MY2006
BOMBER
SUSPENSION OWNER'S MANUAL
WWW.MARZOCCHI.COM
DEVELOPED IN ITALY
06

I. USO DEL PRESENTE MANUALE

AVVERTENZE GENERALI

ATTENZIONE!

Il mancato rispetto delle istruzioni e delle avvertenze contenute nel presente manuale può comportare un malfunzionamento del prodotto, incidenti e conseguenti infortuni gravi o mortali.

- Leggere attentamente, comprendere e seguire scrupolosamente le istruzioni contenute nel presente manuale, che costituisce parte integrante del prodotto e deve essere conservato in un luogo sicuro per poter essere consultato in futuro.[1]
- Ricordarsi che l’installazione, la manutenzione e la riparazione del sistema di sospensione richiedono competenze tecniche, strumenti adeguati ed esperienza. Una semplice e generica attitudine alla meccanica può non essere sufficiente per una corretta esecuzione dell’installazione, manutenzione o riparazione del sistema di sospensione. Se non si è certi delle proprie capacità, far eseguire l’installazione e/o la manutenzione del sistema di sospensione solo presso un Centro di Assistenza autorizzato Marzocchi. Una installazione, manutenzione o riparazione incorretta del sistema di sospensione può causare incidenti con conseguenti lesioni gravi o mortali.
- Il mancato rispetto delle istruzioni e delle avvertenze contenute nel presente manuale può comportare un malfunzionamento del prodotto, incidenti e conseguenti infortuni gravi o mortali.
- All’interno del presente manuale, vengono fatti riferimenti continui alla possibilità che si verifichino “incidenti”. Qualsiasi incidente potrebbe provocare la perdita di controllo della bicicletta, danni alla bicicletta o ai suoi componenti e, cosa ancor più grave, infortuni gravi o mortali per il ciclista o i passanti.
- Il presente manuale non intende spiegare il montaggio/smontaggio dalla bicicletta della forcella, della ruota, degli organi di sterzo e di qualunque altro componente direttamente o indirettamente connesso alla sospensione ma non facente parte della stessa.

ATTENZIONE!

Le descrizioni precedute da questo simbolo, contengono informazioni, prescrizioni o procedure che, se non seguite correttamente, possono comportare danni o malfunzionamento della forcella, danni ambientali, incidenti, infortuni gravi o mortali.

NOTA

Le descrizioni precedute da questo simbolo contengono informazioni o procedure consigliate dalla MARZOCCHI per un utilizzo ottimale della forcella.

- Per qualsiasi richiesta di informazioni sul trattamento, la manutenzione o l’uso del sistema di sospensione, contattare direttamente il Centro di Assistenza Marzocchi più vicino. L’elenco dei centri di assistenza è inserito al termine del presente manuale o può essere consultato all'indirizzo internet www.marzocchi.com.
- L’utilizzatore di questo prodotto Marzocchi riconosce ed accetta i rischi legati alla conduzione di un mezzo, che comprendono, fra l’altro, il rischio di rottura di un componente del sistema di sospensione che potrebbe provocare incidenti e conseguenti lesioni gravi o mortali. Acquistando ed utilizzando questo prodotto Marzocchi, l’utilizzatore riconosce ed accetta espressamente, volontariamente e deliberatamente tali rischi, incluso, fra l’altro, il rischio di negligenza attiva o passiva da parte della Marzocchi, o di difetti nascosti, latenti o manifesti del prodotto. L’utilizzatore accetta altresì di sollevare la Marzocchi ed i suoi distributori e rivenditori da qualsiasi responsabilità per eventuali danni, nei limiti consentiti dalla legge.

[1]. MARZOCCHI si riserva il diritto, a sua discrezione, di apportare modifiche ai prodotti, in qualsiasi momento e senza preavviso.

A. NORME GENERALI DI SICUREZZA

I sistemi di sospensione Marzocchi sono progettati per diversi stili di guida. Alcuni sono concepiti solo per assorbire gli urti prodotti da un fondo stradale irregolare ed offrire al ciclista un

maggior controllo della bicicletta, mentre altri soddisfano scopi diversi. Scegliere ed utilizzare il sistema di sospensione più adatto al proprio stile di guida. Leggere e rispettare le “Istruzioni sull’uso previsto” contenute nel presente manuale. La scelta sbagliata o l’uso incorretto della forcella potrebbe causare incidenti con conseguenti lesioni gravi o mortali.

Non dimenticare che esistono rischi associati ad ogni stile di guida: “downhill”, “freeride”, “cross-country”, “marathon”, “trekking”, “dirt jumping” e “urban style”. La pratica di uno qualsiasi di tali stili potrebbe provocare infortuni gravi o mortali. Occorre apprendere come andare in bicicletta, senza andare oltre le proprie capacità ed i propri limiti, utilizzando un equipaggiamento di sicurezza appropriato ed assicurandosi che lo stesso sia in perfette condizioni.

La vita dei prodotti Marzocchi dipende da una serie di fattori, quali lo stile e le condizioni di guida. In generale, impatti, cadute, un uso improprio o aggressivo del mezzo possono compromettere l’integrità strutturale del sistema di sospensione e ridurre in modo significativo la sua durata. Inoltre, nel tempo, il sistema di sospensione è soggetto a usura. Pertanto è consigliabile far controllare regolarmente la bicicletta da un meccanico specializzato per individuare perdite d’olio, crepe, scheggiature, deformazioni o altri segni di usura (si consiglia l’uso di liquidi penetranti o altri agenti visivi per l’individuazione delle rotture). Se al controllo si evidenziano deformazioni, rotture, danni conseguenti ad urti o sollecitazioni o parti piegate, di qualunque entità essi siano, occorre sostituire **immediatamente** il componente; anche l’usura eccessiva comporta l’**immediata** sostituzione del componente. La frequenza dei controlli dipende da vari fattori; concordare con un Rappresentante Autorizzato Marzocchi il programma migliore adatto alle proprie esigenze. I ciclisti con peso corporeo di 82 kg (180 lbs) o superiore devono prestare maggior attenzione e far ispezionare la bicicletta per il controllo di fessurazioni, perdite, deformazioni o altri segni di sollecitazione eccessiva più frequentemente rispetto a persone di peso inferiore. Verificare col proprio meccanico di fiducia se le forcelle scelte sono adeguate all’uso previsto e concordare con lo stesso la frequenza dei controlli.

MZ034

Accertarsi che il programma di manutenzione periodica sia accuratamente rispettato.

Ricordare che se le procedure di manutenzione e riparazione contenute nel presente manuale non sono eseguite correttamente potrebbe verificarsi un incidente.

Il simbolo ⚠ denota azioni da intraprendere con la massima cautela per evitare incidenti.

Non apportare alcuna modifica a nessun elemento del sistema di sospensione.

I componenti del sistema di sospensione Marzocchi sono progettati come un unico sistema integrato. Per non compromettere la sicurezza, le prestazioni, la durata ed il funzionamento del prodotto, e per non far decadere la garanzia, non sostituire i componenti Marzocchi con altri non originali.

Le parti piegate o danneggiate in seguito ad un incidente o a qualsiasi altro urto non devono essere raddrizzate ma sostituite immediatamente con parti di ricambio originali Marzocchi.

Quando si utilizza un porta-biciclette (montato a tetto o sul retro dell’autoveicolo), assicurarsi che il sistema di fissaggio a sgancio rapido sia completamente allentato prima dell’installazione o della rimozione della bicicletta. Assicurarsi inoltre che la bicicletta sia installata o rimossa dal supporto in posizione perfettamente verticale. Il mancato allentamento del sistema di fissaggio a sgancio rapido o l’inclinazione della bicicletta durante l’installazione o la rimozione dal supporto potrebbe produrre graffi, piegamenti o altri danni alla sospensione.

Un urto, a qualsiasi velocità, contro strutture aeree quali garage, ponti, alberi o altri ostacoli mentre la bicicletta è fissata al porta-biciclette dell’autoveicolo, potrebbe danneggiare le forcelle. In questo caso è necessario far ispezionare la sospensione da un Centro di Assistenza autorizzato Marzocchi prima di usare nuovamente la bicicletta.

Non spruzzare mai acqua pressurizzata contro la bicicletta. Anche il getto d’acqua di un piccolo tubo da giardino potrebbe attraversare le guarnizioni di tenuta e penetrare nelle forcelle

Marzocchi, compromettendone il funzionamento. Lavare la bicicletta e le forcelle Marzocchi con acqua e sapone neutro.

Indossare sempre un casco di protezione certificato ANSI, SNELL o CE di misura adeguata e ben allacciato; usare inoltre tutto l'equipaggiamento di sicurezza necessario al proprio stile di guida.

In caso di utilizzo della bicicletta sul bagnato, ricordare che la potenza dei freni e l'aderenza dei pneumatici sul terreno diminuiscono notevolmente. Risulta pertanto più difficile controllare e arrestare la bicicletta. Prestare un'attenzione particolare quando si guida su un fondo bagnato per evitare incidenti.

Evitare di andare in bicicletta di notte in quanto si è meno visibili nel traffico e risulta più difficile percepire eventuali ostacoli presenti sul percorso. In caso di guida notturna, dotare la bicicletta di fanale anteriore e posteriore.
Indossare inoltre indumenti comodi e che rendano visibili nel traffico come, ad esempio, indumenti dai colori accesi, luminosi o fluorescenti.

B. PRIMA DI OGNI UTILIZZO

NON UTILIZZARE LA BICICLETTA SE NON HA SUPERATO I CONTROLLI PRELIMINARI CONTENUTI IN QUESTO PARAGRAFO. CORREGGERE QUALSIASI ANOMALIA PRIMA DI UTILIZZARE LA BICICLETTA.

Controllare che le forcelle non presentino perdite o tracce di olio, il che è sintomatico di un problema. Capovolgere la bicicletta per controllare eventuali perdite d'olio in punti quali la testa di sterzo.

Controllare che tutte le parti della forcella e della bicicletta, inclusi, ad esempio, freni, pedali, manopole, manubrio, telaio e sella, siano in condizioni ottimali ed indicati all'uso.

Controllare che nessun componente del sistema di sospensione o della bicicletta risulti piegato, danneggiato o in qualche modo deformato.

Assicurarsi che tutti i dispositivi di fissaggio a sgancio rapido, i dadi e le viti siano regolati correttamente. Far rimbalzare la bicicletta sul terreno per accertarsi che nessun particolare sia allentato o svitato.

Assicurarsi che le ruote siano centrate perfettamente. Far girare le ruote e verificare che non oscillino e che non vi sia alcun contatto con gli steli della forcella o i pattini dei freni durante la rotazione.

Assicurarsi che tutti i cavi e gli altri componenti dell'impianto freni siano in posizione corretta e che l'impianto funzioni correttamente.

Assicurarsi che i pneumatici siano gonfiati alla giusta pressione e che il battistrada o le pareti laterali non siano in alcun modo danneggiati.

Verificare che i catarifrangenti siano puliti, in posizione corretta e fissati saldamente.

Leggere e attenersi alle istruzioni ed avvertenze fornite con la bicicletta.

Rispettare le leggi e le disposizioni in vigore nel paese di utilizzo della bicicletta; osservare sempre **tutti** i segnali stradali, le insegne e le disposizioni durante la corsa.

II. ISTRUZIONI SULL'USO PREVISTO

A. SCEGLIERE LA FORCELLA PIÙ INDICATA AL PROPRIO STILE DI GUIDA

Le forcelle Marzocchi sono tra i sistemi di sospensione più duraturi ed avanzati tecnologicamente sul mercato. Tuttavia non è possibile abusare od utilizzare in maniera impropria nessun tipo di sospensione, in quanto questo può provocare danni, anche dopo un breve utilizzo.

È fondamentale scegliere la forcella più indicata al proprio stile di guida e che questa venga utilizzata in modo corretto.

ATTENZIONE!

Il montaggio incorretto della forcella sul telaio potrebbe comportare un malfunzionamento della stessa con conseguente perdita di controllo della bicicletta e possibili lesioni gravi o mortali per il ciclista.
Inoltre, il montaggio incorretto della forcella sul telaio potrebbe invalidare la garanzia fornita con la sospensione.

1. Identificazione del proprio stile di guida

Cross-country ("XC")/Marathon: percorsi lungo piste collinose, dove si possono incontrare piccoli ostacoli, quali, ad esempio, sassi, radici o avvallamenti. Il Cross-Country non prevede salti o "drops" (salti da rocce, tronchi d'albero o sporgenze) da nessuna altezza. Le forcelle XC possono essere utilizzate solo con pneumatici progettati appositamente per questo stile e con freni a disco, su cerchio o lineari a leva.

All Mountain ("AM"): stile basato sul Cross-Country aggressivo con superamento di ostacoli più difficili. Questo stile non prevede salti. Queste forcelle devono essere utilizzate solo con freni a disco, telai, ruote ed altri componenti progettati appositamente per questo stile. I freni a disco devono essere fissati ai punti di montaggio appositamente predisposti sulla forcella. Non effettuare modifiche sulla forcella per collegare altri elementi.

Trekking: il trekking è simile allo stile "XC" pur essendo meno aggressivo. Prevede un'andatura più lenta e nessun superamento di ostacoli quali rocce, radici o avvallamenti. La dinamo ed il portaborse devono essere fissati ai punti di montaggio predisposti sulla forcella.

Freeride ("FR"): lo possono praticare solo ciclisti esperti, poiché prevede discese ripide, grandi ostacoli e salti di media portata. Le forcelle da Freeride devono essere utilizzate solo con freni a disco, telai, ruote ed altri componenti progettati appositamente per questo stile. I freni a disco devono essere fissati ai punti di montaggio appositamente predisposti sulla forcella. Non effettuare modifiche sulla forcella per collegare altri elementi.

Dirt Jumper ("DJ")/ Urban Riding: questo stile di guida tipo "BMX" o "motocross" è solo per i più esperti e comporta salti da un dosso all'altro. Prevede inoltre il "superamento" di "ostacoli urbani", cioè costruiti dall'uomo o di altre strutture fisse. Queste forcelle devono essere utilizzate solo con freni a disco, telai, ruote ed altri componenti progettati appositamente per questo stile. I freni a disco devono essere fissati ai punti di montaggio appositamente predisposti sulla forcella. Non effettuare modifiche sulla forcella per collegare altri elementi.

Downhill ("DH")/ Extreme Freeride: questa disciplina è esclusivamente per ciclisti professionisti o veramente esperti. Prevede salti relativamente alti o "drops" e il superamento di grandi ostacoli come massi, tronchi d'albero a terra o buche. Queste forcelle devono essere utilizzate solo con freni a disco, telai, ruote ed altri componenti progettati appositamente per questo stile. I freni a disco devono essere fissati ai punti di montaggio appositamente predisposti sulla forcella. Non effettuare modifiche sulla forcella per collegare altri elementi.

⚠ **ATTENZIONE!**

Pedalare SOLO nel tipo di percorso adatto al proprio stile di guida.

2. Scelta della forcella più indicata al proprio stile di guida in base alla tabella

Scegliere la forcella corrispondente al proprio stile di guida utilizzando la tabella di seguito riportata. Contattare il rivenditore Marzocchi o direttamente la Marzocchi in caso di dubbi sulla scelta della forcella corretta.

Tab 1: *Forcelle 2006 Categorie ed usi appropriati*

Trekking	XC / Marathon	All Mountain	Urban Riding Dirt Jumping	Freeriding	Extreme Freeriding Downhill	Downhill
TXC	Marathon RACE	All Mountain SL	Dirt Jumper 1	Z1 SL Doppio Air	66 SL	Junior T
TXC ECC	Marathon SL Doppio Air	All Mountain 1	Dirt Jumper 2	Z1 Light	66 RC2X	888 RC2X
	Marathon XC	All Mountain 1 ETA	Dirt Jumper 3	Z1 Sport	66 Light	888 RC2
	MX Pro Race	All Mountain 2	Dirt Jam Pro	Drop-Off I	66 VF	888 VF2
	MX Pro SL	All Mountain 3	Dirt Jam Comp	Drop-Off II	66 VF2	888 VF
	MX Pro	AM 1 / TW	D-Street 24”	Drop-Off III	66 VF2 LT	Monster
	MX Comp	AM 2 / TW		Drop-Off IV	888 RC2X	Drop-Off Triple
	MZ I	AM 3 / TW			888 RC2	Super T
	MZ II	AM 4 / TW			888 VF2	
	MZ III				888 VF	
	Gran Fondo RC					
	Gran Fondo 1					
	Gran Fondo 2					
	Gran Fondo 3					
	WARNING USE ONLY FOR: • CROSS COUNTRY • ALL MOUNTAIN DO NOT USE FOR: • FREERIDE • DIRT JUMPER • FREERIDE EXTREME • DOWNHILL Improper use of this fork can result in fork failure and personal injury FOR MORE DETAILS SEE OWNERS MANUAL OR WWW.MARZOCCHI.COM		WARNING USE ONLY FOR: • CROSS COUNTRY • ALL MOUNTAIN • FREERIDE • DIRT JUMPER DO NOT USE FOR: • FREERIDE EXTREME • DOWNHILL Improper use of this fork can result in fork failure and personal injury FOR MORE DETAILS SEE OWNERS MANUAL OR WWW.MARZOCCHI.COM			

MZ034

3. Guidare correttamente – Non utilizzare in modo improprio la forcella

Non utilizzare la forcella in modo improprio. Apprendere come pedalare compatibilmente con le proprie capacità. Anche solo poche ore di utilizzo inappropriato possono portare la forcella ad un grado di usura equivalente a quello di anni di normale utilizzo.

Apprendere come superare gli ostacoli lungo il percorso. L'urto contro ostacoli come rocce, alberi e concavità comporta sollecitazioni della forcella per le quali non è stata progettata.

Anche l'atterraggio improprio dopo un salto sottopone la forcella a sollecitazioni che non è in grado di assorbire. Salti o balzi sono consentiti solo nel caso in cui siano disponibili passerelle o rampe di discesa che aiutino la bicicletta ad assorbire le forze di impatto, e che entrambe le ruote tocchino terra nello stesso momento. Qualunque altro tipo di atterraggio è pericoloso, e può provocare incidenti o il danneggiamento del prodotto. Accertarsi che la pendenza e la lunghezza della passerella o della rampa di discesa siano adeguate all'altezza dalla quale si salta o ci si lancia e alle proprie capacità.

ATTENZIONE!

Errori nel superamento di ostacoli lungo il percorso, o errori di atterraggio dopo un salto o un lancio possono provocare la rottura della forcella, con conseguente perdita di controllo della bicicletta ed incidenti gravi o mortali per il ciclista.

ATTENZIONE!

Le forcelle richiedono costanti controlli ed interventi di manutenzione. Più aggressivo è lo stile, più frequenti devono essere i controlli e la manutenzione delle forcelle. Se le forcelle risultano anche solo lievemente danneggiate, rivolgersi IMMEDIATAMENTE ad un Centro di Riparazione Autorizzato Marzocchi per far revisionare il sistema di sospensione prima di un nuovo utilizzo.

NOTA

Anche le forcelle costruite con i più solidi materiali possono deteriorarsi se usate in modo improprio! L'uso estremo può causare il deterioramento o la rottura anche dei particolari più resistenti!

"Ride fast, yet ride Smart."

Istruzioni per l'uso e la manutenzione

MZ034

1 INTRODUZIONE

1.1 Convenzioni

1.1.1 Orientamento forcella

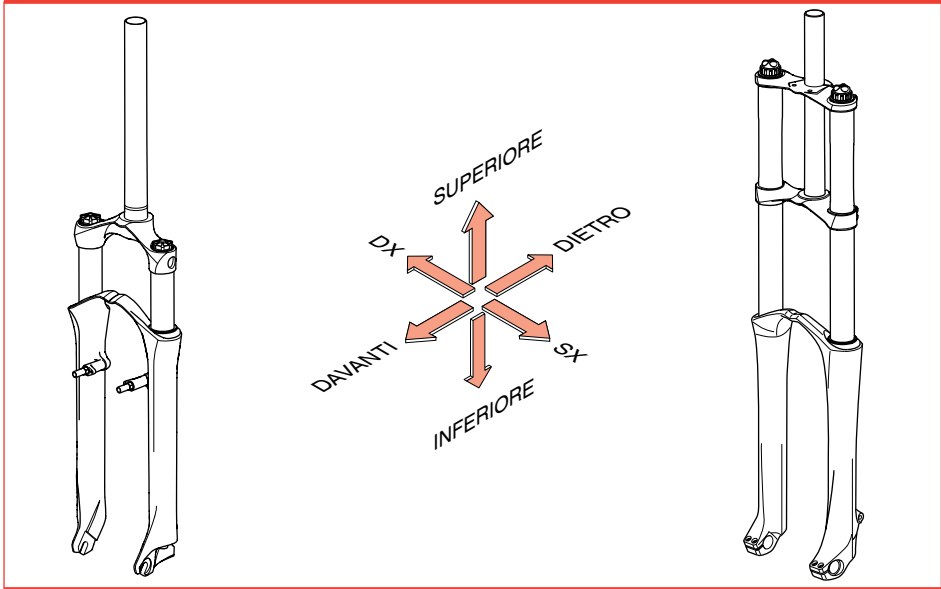



Figura 1 - *Orientamento convenzionale della forcella*

2 INFORMAZIONI TECNICHE

2.1 Elemento elastico

Le forcelle MARZOCCHI utilizzano al loro interno, come elemento ammortizzante, molle elicoidali o aria.

***Tabella 1 -** Elemento elastico*

Forcella	Elemento elastico	
	Stelo destro	Stelo Sinistro
Marathon Race	Aria	Aria
Marathon SL Doppio Air	Aria	Aria
Marathon XC	Aria	Molla elicoidale
MX Pro Race	Aria	Aria
MX Pro SL	Aria	Aria
MX Pro	Aria	Aria
MX Pro + ETA	Aria	Molla elicoidale
MX Pro + TAS	Aria	Molla elicoidale
MX Comp	Aria	Aria
MX Comp + ETA	Aria	Molla elicoidale
MX Comp + TAS	Aria	Molla elicoidale
All Mountain SL	Aria	Aria
All Mountain I	Aria	Molla elicoidale
All Mountain I ETA	Aria	Molla elicoidale
All Mountain II	Aria	Aria
All Mountain II + ETA	Aria	Molla elicoidale
All Mountain II + TAS	Aria	Molla elicoidale
All Mountain III	Aria	Aria
Z1 SL Doppio Air	Aria	Aria
Z1 Light	Aria	Molla elicoidale
Z1 Light + ETA	Aria	Molla elicoidale
Z1 Sport	Molla elicoidale	Molla elicoidale
Z1 Sport + ETA	Molla elicoidale	Molla elicoidale
66 SL	Aria	Aria
66 RC2X	Molla elicoidale	Molla elicoidale
66 Light	Aria	Molla elicoidale
66 Light + ETA	Aria	Molla elicoidale
66 VF	Molla elicoidale	Molla elicoidale
66 VF2	Molla elicoidale	Molla elicoidale
66 VF2 + ETA	Molla elicoidale	Molla elicoidale
66VF2LT	Molla elicoidale	Molla elicoidale
Dirt Jumper 1	Molla elicoidale	Molla elicoidale
Dirt Jumper 2	Molla elicoidale	Molla elicoidale
Dirt Jumper 3	Molla elicoidale	Molla elicoidale
D-Street 24”	Molla elicoidale	Molla elicoidale
888 RC2X	Molla elicoidale	Molla elicoidale
888 RC2	Molla elicoidale	Molla elicoidale
888 VF2	Molla elicoidale	Molla elicoidale
888 VF	Molla elicoidale	Molla elicoidale
Monster	Molla elicoidale	Molla elicoidale
Junior T	Molla elicoidale	Molla elicoidale

MZ034

2.2 Sistema di smorzamento

Il carico generato nelle fasi di compressione ed estensione degli steli, può essere smorzato da pompanti a valvole idrauliche o da speciali cartucce.

Tabella 2 - *Sistema di smorzamento*

Forcella	Sistema di smorzamento	
	Stelo destro	Stelo Sinistro
Marathon Race	Cartuccia TST (con comando remoto opzionale)	Cartuccia DOPPIO AIR
Marathon SL Doppio Air	Cartuccia TST (con comando remoto opzionale)	Cartuccia DOPPIO AIR
Marathon XC	Cartuccia TST (con comando remoto opzionale)	Cartuccia TAS
MX Pro Race	Pompante SSVF con regolazione esterna del ritorno	/
MX Pro SL	Cartuccia TST (con comando remoto opzionale)	/
MX Pro	Pompante SSVF con regolazione esterna del ritorno	/
MX Pro + ETA	Pompante SSVF con regolazione esterna del ritorno	Cartuccia ETA
MX Comp	Pompante SSV con regolazione interna del ritorno	/
MX Comp + ETA	Pompante SSV con regolazione interna del ritorno	Cartuccia ETA
All Mountain SL	Cartuccia TST (con comando remoto opzionale)	Cartuccia DOPPIO AIR
All Mountain I	Cartuccia TST (con comando remoto opzionale)	Cartuccia TAS
All Mountain I ETA	Cartuccia TST (con comando remoto opzionale)	Cartuccia ETA
All Mountain II	Pompante VF2 con regolazione esterna del ritorno	Pompante con regolazione esterna della compressione
All Mountain II + ETA	Pompante VF2 con regolazione esterna del ritorno	Cartuccia ETA
All Mountain II + TAS	Pompante VF2 con regolazione esterna del ritorno	Cartuccia TAS
All Mountain III	Pompante VF2 con regolazione esterna del ritorno	/
Z1 SL Doppio Air	Cartuccia RC2 con regolazione esterna del ritorno e della compressione	Cartuccia DOPPIO AIR
Z1 Light	Cartuccia RC2 con regolazione esterna del ritorno e della compressione	/
Z1 Light + ETA	Cartuccia RC2 con regolazione esterna del ritorno e della compressione	Cartuccia ETA
Z1 Sport	Pompante VF2 con regolazione esterna del ritorno	Pompante con regolazione esterna della compressione
Z1 Sport + ETA	Pompante VF2 con regolazione esterna del ritorno	Cartuccia ETA
66 SL	Cartuccia RC2 con regolazione esterna del ritorno e della compressione	Cartuccia DOPPIO AIR
66 RC2X	Cartuccia RC2 con regolazione esterna del ritorno e della compressione	Cartuccia X con regolazione esterna della compressione sul finecorsa

MZ034

66 Light	Cartuccia RC2 con regolazione esterna del ritorno e della compressione	/
66 Light + ETA	Cartuccia RC2 con regolazione esterna del ritorno e della compressione	Cartuccia ETA
66 VF	Pompante SSVF con regolazione interna del ritorno	/
66 VF2	Pompante SSVF con regolazione esterna del ritorno	Pompante con regolazione esterna della compressione
66 VF2 + ETA	Pompante SSVF con regolazione esterna del ritorno	Cartuccia ETA
66VF2LT	Pompante SSVF con regolazione esterna del ritorno	Pompante con regolazione esterna della compressione
Dirt Jumper 1	Pompante VF2 con regolazione esterna del ritorno	Pompante con regolazione esterna della compressione
Dirt Jumper 2	Pompante VF2 con regolazione esterna del ritorno	/
Dirt Jumper 3	Pompante VF2 con regolazione interna del ritorno	/
D-Street 24”	Pompante SSV non regolabile	Pompante SSV non regolabile
888 RC2X	Cartuccia RC2 con regolazione esterna del ritorno e della compressione	Cartuccia X con regolazione esterna della compressione sul finecorsa
888 RC2	Cartuccia RC2 con regolazione esterna del ritorno e della compressione	/
888 VF2	Pompante SSVF con regolazione esterna del ritorno	Pompante con regolazione esterna della compressione
888 VF	Pompante SSVF con regolazione interna del ritorno	/
Monster	Cartuccia HSCV con regolazione esterna del ritorno e della compressione	Cartuccia HSCV con regolazione esterna della compressione sul finecorsa
Junior T	Pompante SSV	Pompante SSV

SSV: Il sistema SSV, grazie alla valvola di tipo “speed sensitive”, consente il controllo dello smorzamento in funzione della velocità di compressione ed estensione della forcella e della sua posizione lungo la corsa. I pompanti SSV possono essere a taratura fissa oppure regolabili, in estensione, attraverso registri interni o esterni.

SSVF: Il sistema SSVF è un’evoluzione dell’SSV che migliora ulteriormente la sensibilità della forcella grazie alla valvola con precarico a molla. I pompanti SSVF possono essere a taratura fissa oppure regolabili, in estensione, attraverso registri interni o esterni.

VF2: il nuovo sistema VF2 è un' evoluzione del SSV che consente un controllo ancora più efficace dello smorzamento in funzione della velocità di estensione della forcella e della sua posizione lungo la corsa. I pompanti VF2 sono regolabili, in estensione, attraverso registri interni o esterni.

HSCV: Il sistema HSCV garantisce uno smorzamento più preciso consentendo di regolare la sensibilità della forcella in funzione del tipo di percorso così come la resistenza della forcella contro un affondamento eccessivo. Il sistema HSCV permette di assorbire impatti violenti consentendo di mantenere il pieno controllo della mountain bike.
Le cartucce HSCV possono essere provviste di registri esterni per la regolazione dello smorzamento in estensione o compressione.

ETA: La cartuccia ETA consente la regolazione della corsa in estensione e del bloccaggio della forcella mantenendo una corsa di 25-30 mm.

TAS: Oltre alla possibilità di regolare "in corsa" lo smorzamento di ritorno, come la cartuccia ETA, il sistema TAS permette di modificare la corsa massima consentendo un aumento della lunghezza della forcella di 20 mm.

TST: Il sistema TST utilizza una cartuccia sigillata con polmone di stoccaggio olio in gomma. La cartuccia TST dispone di un registro per lo smorzamento di ritorno nella zona inferiore e di un registro compressione a 5 posizione nella parte superiore.

Comando remoto cartuccia TST: La cartuccia TST può essere dotata in opzione di comando remoto; il comando remoto consente di ottenere il bloccaggio della forcella senza togliere le mani dal manubrio.

DOPPIO AIR: Il sistema DOPPIO AIR è provvisto di tre camere d'aria indipendenti che consentono al ciclista di personalizzare le regolazioni in base alle specifiche esigenze.

RC2: Questo sistema di nuova concezione consente la regolazione dell'estensione e della compressione attraverso due registri esterni sullo stelo destro e la regolazione del precarico molla.

RC2X: Si tratta di un'evoluzione del sistema RC2 con l'aggiunta della cartuccia X sullo stelo sinistro che permette di gestire lo schiacciamento della forcella a fine corsa.

2.3 Lubrificazione e raffreddamento

I pompanti sono immersi in olio (sistema Open Bath). Questo sistema assolve tutte le esigenze di lubrificazione e raffreddamento delle parti interne a scorrimento; inoltre, il volume d'olio, costituisce un ulteriore elemento ammortizzante e di taratura. Il sistema Open Bath permette una consistente riduzione degli interventi di manutenzione rispetto a sistemi con cartucce sigillate. Nelle forcelle dotate di elastomeri, la lubrificazione degli elementi interni soggetti a scorrimento è realizzata grazie all'impiego di grasso.

2.4 Boccole guida e anelli di tenuta

La guida dei tubi portanti all'interno dei foderi è realizzata mediante due boccole con riporto in Teflon® esenti da attrito di primo distacco. Il gruppo di tenuta contro le fuoriuscite di olio e l'entrata di particelle esterne è formato da uno speciale anello di tenuta a doppio labbro e da un raschiapolvere posizionati all'estremità superiore di ogni fodero.

3 INSTALLAZIONE

3.1 Installazione sul telaio

La forcella è fornita completa di cannotto di tipo "A-Head Set" che dovrà essere tagliato per adattarlo alla misura di telaio su cui dovrà essere installata.
L'installazione della forcella sul telaio della bicicletta rappresenta un'operazione molto delicata e dovrebbe essere eseguita solo da personale esperto ed addestrato

⚠ **ATTENZIONE**

L'installazione del sistema di sospensione necessita di conoscenze specifiche, attrezzature ed esperienza. Un'attitudine meccanica generica può non essere sufficiente per installare correttamente il sistema di sospensione. È consigliabile far eseguire l'installazione del sistema di sospensione esclusivamente da un Centro Sospensioni Marzocchi autorizzato. Un montaggio incorretto può provocare danni al sistema di sospensione Marzocchi, incidenti, lesioni personali o mortali.

Il cannotto deve essere montato con interferenza sulla base; la sua sostituzione deve essere fatta esclusivamente presso uno dei nostri centri di assistenza tecnica autorizzati che dispongono dell'attrezzatura specifica.

 ATTENZIONE

Su tutti i modelli a doppia piastra MY 2006 BOMBER, la base di sterzo viene fissata ai tubi portanti mediante viti. In questo caso, occorre attenersi alle seguenti indicazioni in fase di installazione.

- In presenza di zone a diametro maggiorato sui tubi portanti, il fissaggio delle piastre di sterzo può essere effettuato solo nella zona ombreggiata indicata in **Figura 2 A**.
- In presenza di tacche di riferimento sui tubi portanti, la parte inferiore della base di sterzo deve essere posizionata al di sopra della tacca.
- Sulle forcelle Monster, la distanza tra la parte inferiore della base di sterzo ed il raschiapolvere, con gli steli a fine corsa, deve essere almeno 4 mm.
- Sulle forcelle a doppia piastra, la lunghezza massima del cannotto di sterzo tra le due piastre (vedi **Figura 2 B**) deve risultare inferiore ai valori (**H**) riportati **Tabella 3**

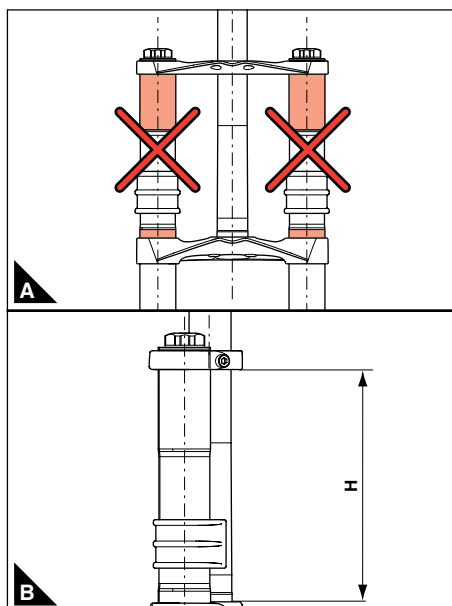



Figura 2 - *Installazione sul telaio di forcelle a doppia piastra: (**2A**) Fissaggio piastre di sterzo, (**2B**) Lunghezza massima cannotto di sterzo tra le piastre*

Tabella 3 - *Massimo sfilamento piastre*

Modello	Massimo sfilamento piastre (H)
Monster	190 mm
888	158 mm

MZ034

3.2 Installazione dell’impianto frenante

L’installazione dell’impianto frenante rappresenta un’operazione molto delicata e critica e deve essere eseguita da personale specializzato.

ATTENZIONE

L’installazione dell’impianto frenante necessita di conoscenze specifiche, attrezzature ed esperienza. Un’attitudine meccanica generica può non essere sufficiente per installare correttamente l’impianto freno. È consigliabile far eseguire l’installazione dell’impianto freno esclusivamente da un Centro Sospensioni Marzocchi autorizzato.

Un’installazione non corretta dell’impianto freno a disco può sollecitare eccessivamente i supporti pinza e provocarne la rottura, causando la perdita di controllo della bicicletta ed incidenti con lesioni gravi o mortali.

Assicurarsi inoltre che l’installazione dell’impianto freno avvenga in conformità alle istruzioni fornite dal costruttore dell’impianto freno stesso

Utilizzare esclusivamente impianti freno conformi alle specifiche della forcella, tenendo conto delle indicazioni riportate nelle tabelle riepilogative del presente manuale.

Tabella 4 - *Predisposizioni impianto frenante*

Forcella	Dimensioni massime del disco e sistema di fissaggio	Predisposizione V-Brake
Marathon	Post Mount 6”	Predisposizione Rimovibile
MX		
D-Street 24”	XC INTL STD 8” (L’installazione del disco da 8” è consentita con adattatore specifico che deve essere fornito dal costruttore dell’impianto frenante)	
All Mountain	Post Mount 6” (L’installazione del disco da 8” è consentita con adattatore specifico che deve essere fornito dal costruttore dell’impianto frenante)	No
66		
Z1	XC INTL STD 6” (L’installazione del disco da 8” è consentita con adattatore specifico che deve essere fornito dal costruttore dell’impianto frenante)	
Dirt Jumper		
888		
Junior T		
Monster	Post Mount 8”	

Figura 3 - *Predisposizioni impianto frenante*

ATTENZIONE

Sulla filettatura dei perni (vedi 3A di Figura 3) è applicato un trattamento speciale antisvitamento. I perni montati e poi rimossi perdono tale trattamento, quindi non possono, per alcun motivo, essere riutilizzati.

ATTENZIONE

Prima di effettuare l'installazione di un impianto frenante di tipo Post Mount, assicurarsi di rimuovere le apposite pellicole protettive presenti sui piani di appoggio della pinza freno.

ATTENZIONE

Verificare prima di ogni utilizzo che il cavo di comando dell'impianto freno a disco sia ben collegato all'apposito supporto (vedi 3B e 3C di Figura 3).

ATTENZIONE

Il cavo del freno non deve mai entrare in contatto con la base di sterzo e i tubi portanti

3.3 Montaggio ruota

***Tabella 5 -** Dimensione massima ruota*

Forcella	Dimensione massima ruota
Marathon	2.2" x 26"
MX - All Mountain - Z1 - 66 - Dirt Jumper - 888 - Junior T	2.8" x 26"
Monster	3.0" x 26"
D-Street 24"	2.5" x 24"

Qualora sia necessario installare ruote con dimensioni superiori a quelle indicate in **Tabella 5** occorre verificare che:

- il pneumatico giri liberamente;
- non vi siano interferenze di alcun tipo con l'archetto o con l'impianto frenante V-Brake;
- la distanza fra il pneumatico gonfio e la parte inferiore della base di sterzo, con gli steli "schiacciati" a fine corsa, sia almeno di quattro (4) mm

3.4 Sistema di ritegno perno ruota

Il sistema di ritegno del perno ruota sui foderi può essere standard con forcellini avanzati tradizionali o con perno passante ø 20 mm (vedi **Figura 4** seguente).

Le forcelle progettate per un uso più intensivo sono dotate di un sistema di ritegno ruota derivante dal settore motocrossistico che utilizza un perno ruota da ø 20mm.

3.4.1 Montaggio ruota su forcelle standard

Montare la ruota secondo le istruzioni previste dal costruttore. Per il corretto funzionamento della forcella, dopo il montaggio della ruota, occorre:

- Verificare l'allineamento forcella-ruota facendo compiere alcune corse complete agli steli. La ruota non dovrebbe entrare in contatto né avvicinarsi a nessuna parte della forcella.

- Sollevare la parte anteriore della bicicletta da terra e fare compiere alcune rotazioni alla ruota per verificare l'allineamento corretto e la distanza rispetto al freno a disco o ai pattini dei freni V-Brake. Per le specifiche corrette, consultare il libretto di istruzioni dell'impianto freno.

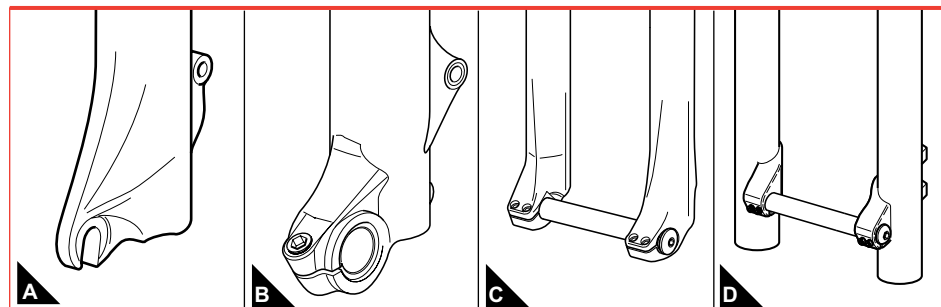



***Figura 4 -** Sistemi di fissaggio ruota: (**4A**) forcellini standard, (**4B**) perno passante per ø 20 mm (forcelle con steli ø 32 mm), (**4C**) perno passante per ø 20 mm (forcelle serie 66 e 888), (**4D**) perno passante per ø 20 mm (Monster).*

3.4.2 Montaggio ruota su forcelle ø 32 con perno passante ø 20 mm

Per un corretto funzionamento della forcella la ruota deve essere installata come illustrato di seguito:

- Posizionare la ruota tra i due steli.
- Allineare il centro della ruota con i due porta ruota (vedi **5A** di **Figura 5**).
- Inserire il perno attraverso il portaruota destro, la ruota ed il portaruota sinistro (vedi **5A** di **Figura 5**).
- Serrare il perno alla coppia prevista (**15±1 Nm**) agendo sul tappo del perno (vedi **5B** di **Figura 5**) con una chiave a brugola da 6 mm.
- Verificare il corretto allineamento forcella-ruota facendo compiere alcune corse complete agli steli. La ruota non dovrebbe entrare in contatto o avvicinarsi a nessuna parte della forcella. Sollevare quindi la parte anteriore della bicicletta e far compiere alcune rotazioni alla ruota per verificare l'allineamento con il freno a disco. La ruota non dovrebbe oscillare né lateralmente né verticalmente. Per le specifiche corrette, consultare il libretto di istruzioni dell'impianto freno.
- Serrare le viti poste sui due dispositivi di ritegno alla coppia prevista (**6±1 Nm**) (**10±1 Nm per D-Street 24")** con una chiave a brugola da 4 mm (5 mm per D-Street 24") (vedi **5C** di **Figura 5**).

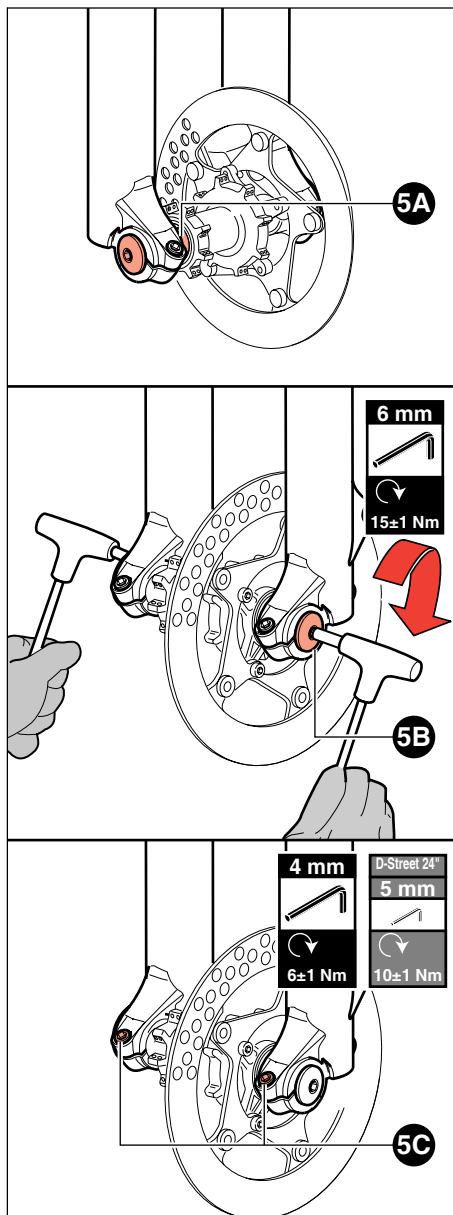



Figura 5 *- Installazione ruota su forcelle ø 32 mm con perno passante ø 20 mm*

MZ034

3.4.3 Installazione ruota su forcelle serie 66 e 888

Per un corretto funzionamento della forcella la ruota deve essere installata come illustrato di seguito:

- Posizionare la ruota tra i due steli.
- Allineare il centro della ruota con i due porta ruota (vedi **6A** di **Figura 6**).
- Inserire il perno attraverso il portaruota destro, la ruota ed il portaruota sinistro (vedi **6A** di **Figura 6**).
- Utilizzando una chiave a brugola da 6 mm serrare il perno alla coppia prevista (**15±1 Nm**) agendo sul tappo del perno (vedi **6B** di **Figura 6**).
- Verificare il corretto allineamento forcella-ruota facendo compiere alcune corse complete agli steli. La ruota non dovrebbe entrare in contatto o avvicinarsi a nessuna parte della forcella. Sollevare quindi la parte anteriore della bicicletta e far compiere alcune rotazioni alla ruota per verificare l'allineamento con il freno a disco. La ruota non dovrebbe oscillare né lateralmente né verticalmente. Per le specifiche corrette, consultare il libretto di istruzioni dell'impianto freno.
- Serrare le viti poste sui due portaruota alla coppia prevista (**6±1 Nm**) con sequenza "1-2-1" utilizzando una chiave a brugola da 4 mm (vedi **6C** di **Figura 6**).

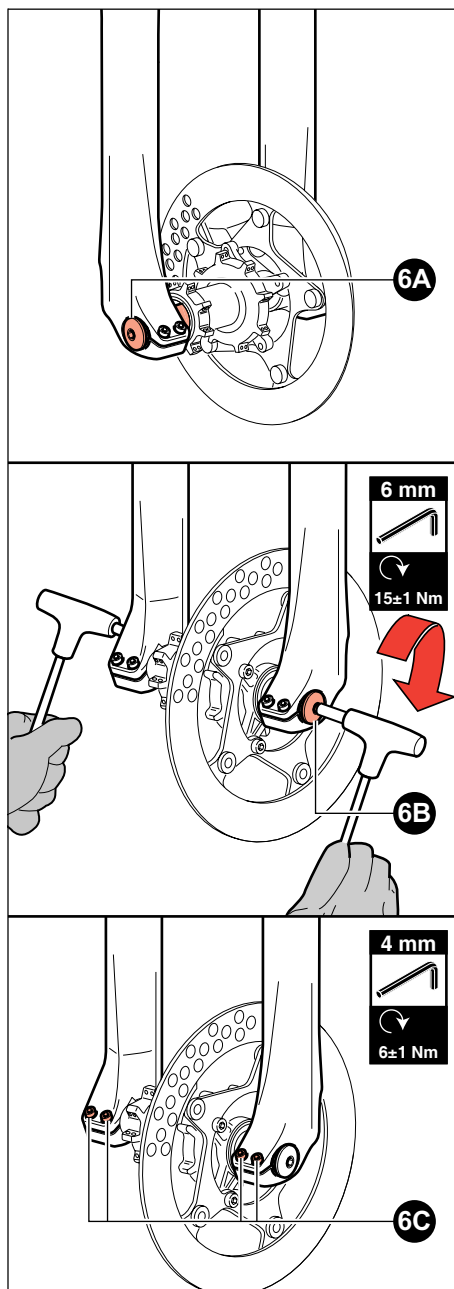



Figura 6 - *Installazione ruota su forcelle serie 66 e 888*

MZ034

3.4.4 Installazione ruota su forcelle serie Monster

Per un corretto funzionamento della forcella la ruota deve essere installata come illustrato di seguito:

- Se la forcella è stata smontata dal telaio o se si è modificata la posizione degli steli rispetto alle piastre di sterzo, allentare leggermente i sei (6) bulloni di fissaggio dell'archetto con una chiave a brugola da 4 mm (vedi **7A** e **7B** di **Figura 7**).
- Posizionare la ruota tra i due steli.
- Allineare il centro della ruota con i due porta ruota (vedi **7C** di **Figura 7**).
- Inserire il perno attraverso il portaruota destro, la ruota ed il portaruota sinistro (vedi **7C** di **Figura 7**).
- Serrare il perno dal lato sinistro alla coppia prevista (**15±1 Nm**) con chiave a brugola da 6 mm (vedi **7D** di **Figura 7**).
- Verificare il corretto allineamento forcella-ruota facendo compiere alcune corse complete agli steli. La ruota non dovrebbe entrare in contatto o avvicinarsi a nessuna parte della forcella. Sollevare quindi la parte anteriore della bicicletta e far compiere alcune rotazioni alla ruota per verificare l'allineamento con il freno a disco. La ruota non dovrebbe oscillare né lateralmente né verticalmente. Per le specifiche corrette, consultare il libretto di istruzioni dell'impianto freno.
- Serrare le viti poste sui due portaruota alla coppia prevista (**10±1 Nm**) con sequenza "1-2-1" utilizzando una chiave a brugola da 5 mm (vedi **7E** di **Figura 7**).
- Serrare i sei (6) bulloni dell'archetto alla coppia prevista (**6±1 Nm**) con sequenza "1-2-3-2-1" utilizzando una chiave a brugola da 4 mm (vedi **7A** di **Figura 7**).

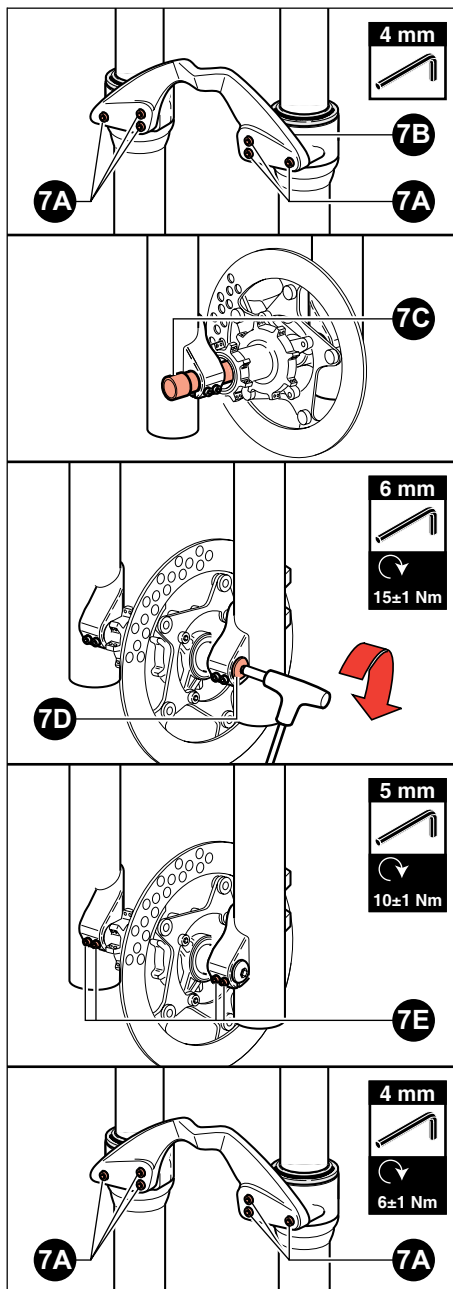



Figura 7 - *Installazione ruota su forcelle serie Monster*

MZ034

3.5 Installazione parafango

È possibile montare un parafango sui seguenti modelli 66, 888, All Mountain, Junior T, e Z1.
Il parafango può essere fornito con la forcella o acquistato separatamente.
Il montaggio del parafango deve essere effettuato interponendo la boccolina di rinforzo fra la vite ed il parafango (vedi **8A** di **Figura 8**) e serrando la vite alla coppia prevista (**6±1 Nm**) utilizzando una chiave fissa da 8 mm (vedi **8B** di **Figura 8**).
Sono disponibili tre differenti parafanghi, il primo modello è installabile su 66 e 888 (vedi **A** di **Figura 8**), il secondo modello è installabile su All Mountain (vedi **B** di **Figura 8**), il terzo modello è installabile su Junior T e Z1 (vedi **C** di **Figura 8**).

Figura 8 - *Installazione parafango*

3.6 Installazione attacco manubrio

Le forcelle a doppia piastra sono dotate di attacco manubrio. L'attacco manubrio può essere fornito con la forcella o acquistato separatamente.

3.6.1 Installazione attacco manubrio sui modelli a doppia piastra (ad eccezione della serie 888)

Per l'installazione dell'attacco manubrio, attenersi scrupolosamente alla seguente procedura.

- Installare il segmento di montaggio inferiore dell'attacco manubrio sulla piastra di sterzo superiore (vedi **9A** e **9B** di **Figura 9**).
- Far corrispondere le forature di ciascun componente.
- Bloccare il segmento di montaggio inferiore dell'attacco manubrio sulla piastra di sterzo superiore serrando le viti alla coppia prescritta (**10±1 Nm**) con una chiave a brugola da 5 mm (vedi **9C** di **Figura 9**).
- Installare il manubrio centrandolo nel segmento di montaggio inferiore dell'attacco (vedi **9D** di **Figura 9**).
- Installare il segmento di montaggio superiore dell'attacco sopra al manubrio (vedi **9E** di **Figura 9**).
- Far corrispondere le forature dei segmenti superiore ed inferiore.
- Bloccare il manubrio serrando le viti alla coppia prevista (**10±1 Nm**) con una chiave a brugola da 5 mm (vedi **9F** di **Figura 9**).

Per l'installazione di manubri con diametro diverso, sono disponibili "gusci di riduzione" da posizionare attorno al manubrio (tra il manubrio ed ogni segmento dell'attacco) che consentono di mantenerlo in posizione (vedi **9G** di **Figura 9**).

Figura 9 - *Installazione attacco manubrio*

MZ034

3.6.2 Installazione attacco manubrio serie 888

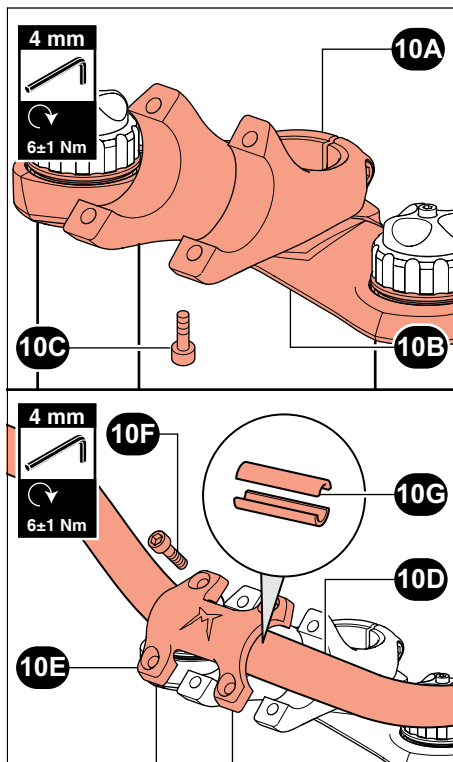
Per l'installazione dell'attacco manubrio, attenersi scrupolosamente alla seguente procedura.

- Installare il segmento di montaggio inferiore dell'attacco manubrio sulla piastra di sterzo superiore (vedi **10A** e **10B** di **Figura 9**).
- Far corrispondere le forature di ciascun componente.
- Bloccare il segmento di montaggio inferiore dell'attacco manubrio sulla piastra di sterzo superiore serrando le viti alla coppia prescritta (**6±1 Nm**) con una chiave a brugola da 4 mm (vedi **10C** di **Figura 9**).
- Installare il manubrio centrandolo nel segmento di montaggio inferiore dell'attacco (vedi **10D** di **Figura 9**).
- Installare il segmento di montaggio superiore dell'attacco sopra al manubrio (vedi **10E** di **Figura 9**).
- Far corrispondere le forature dei segmenti superiore ed inferiore.
- Bloccare il manubrio serrando le viti alla coppia prevista (**6±1 Nm**) con una chiave a brugola da 4 mm (vedi **10F** di **Figura 9**).

Per l'installazione di manubri con diametro diverso, sono disponibili "gusci di riduzione" da posizionare attorno al manubrio (tra il manubrio ed ogni segmento dell'attacco) che consentono di mantenerlo in posizione (vedi **10G** di **Figura 9**).

Figura 9 - *Installazione attacco manubrio serie 888*

⚠ ATTENZIONE

Quando si monta il parafango sulle forcelle 888, la posizione della parte superiore della crocera deve essere in corrispondenza della linea max sulla canna.

MANUTENZIONE

4.1 Inconvenienti - cause - rimedi

Questo paragrafo riporta alcuni inconvenienti che possono verificarsi nell'utilizzo della forcella e le possibili cause che possono averli provocati e suggerisce l'eventuale rimedio.

Consultare sempre questa tabella prima di intervenire sulla forcella.

ATTENZIONE

Le operazioni elencate di seguito ed accompagnate da questo simbolo devono essere eseguite esclusivamente dal centri di assistenza autorizzati MARZOCCHI.

Tabella 6 - *Problema - Probabile causa - Soluzione*

Problema	Probabile causa	Soluzione
La forcella ha troppo affondamento iniziale	La molla è troppo tenera o l'olio è troppo fluido	Aumentare il precarico della molla
		Precaricare maggiormente la molla sostituendo il tubetto di precarica
		Controllare i livelli d'olio
		Sostituire la molla con una a costante più alta
		Aumentare la pressione dell'aria
La forcella affonda troppo velocemente ma ha il valore di affondamento iniziale raccomandato	Non c'è sufficiente smorzamento in compressione	Aumentare lo smorzamento in compressione modificando i livelli d'olio
		Aumentare lo smorzamento in compressione attraverso l'apposito registro
La forcella affonda troppo velocemente, necessita di un precarico maggiore rispetto al massimo valore impostabile	La molla è troppo tenera o l'olio è troppo fluido	Controllare i livelli d'olio
		Sostituire la molla con una a costante più alta
		Aumentare la pressione dell'aria
La forcella non compie una corsa completa	La molla è troppo dura, il livello d'olio è troppo alto	Controllare i livelli d'olio
		Sostituire la molla con una a costante più bassa
		Ridurre la pressione dell'aria
La forcella si estende troppo velocemente, ritorno violento dopo gli urti	Lo smorzamento del ritorno non è sufficiente	Aumentare lo smorzamento del ritorno
		Sostituire l'olio (SAE 7,5) con altro avente viscosità maggiore
La forcella raggiunge facilmente il fondocorsa	Non c'è sufficiente smorzamento in compressione	Aumentare lo smorzamento in compressione a finecorsa attraverso l'apposito registro
Lo sterzo tende a "chiudersi" quando si curva	Troppo smorzamento del ritorno, molla troppo tenera	Diminuire lo smorzamento del ritorno
		Sostituire la molla con una a costante più alta

Problema	Probabile causa		Soluzione
La forcella si blocca in estensione o resta “schiacciata” durante impatti multipli	Troppo smorzamento di ritorno		Diminuire lo smorzamento di ritorno
Rumore di urto durante il ritorno, ma senza ritorno violento	Troppo smorzamento di ritorno		Diminuire lo smorzamento di ritorno
“Anello” di olio sulle canne	Gli anelli di tenuta sono contaminati		Sostituire tutti gli anelli di tenuta
Grossa quantità di olio sulle canne o perdita d’olio dalle gambe	Gli anelli di tenuta sono danneggiati, le canne potrebbero essere danneggiate		Sostituire tutti gli anelli di tenuta e fare ispezionare le canne
La forcella è “appiccicosa”, non funziona come nuova	Gli anelli di tenuta sono contaminati, la forcella necessita di manutenzione		Sostituire tutti gli anelli di tenuta
Perdita d’olio dal fondo dello stelo	Dado/vite di fondo lento/a		Serrare il dado o la vite
	Guarnizione o-ring danneggiata		Sostituire l’o-ring
Perdita di sensibilità	Boccole di scorrimento usurate		Sostituire le boccole di scorrimento
	Olio esausto		Sostituire l’olio
Rumorosità anomale provenienti dalla cartuccia TAS	Cartuccia TAS danneggiata		Rivolgersi ad un centro assistenza per verificare il corretto funzionamento della forcella
Il pomello del comando TAS ruota durante l’uso			

4.2 Tabella manutenzione periodica

Il presente paragrafo descrive alcuni interventi di manutenzione periodica che devono essere eseguiti e ne indica i rispettivi intervalli di esecuzione.

ATTENZIONE

Le operazioni elencate di seguito ed accompagnate da questo simbolo devono essere eseguite esclusivamente dal centri di assistenza autorizzati MARZOCCHI

Tabella 7 - *Tabella manutenzione periodica*

Operazioni di manutenzione generale		Utilizzo	
		Intenso	Normale
Verifica serraggio bulloneria alla coppia prescritta		Prima di ogni utilizzo	
Pulizia steli		Dopo ogni utilizzo	
Controllo pressione aria		Prima di ogni uscita	10 ore
Spurgo aria (Monster)		Prima di ogni uscita	10 ore
Controllo anelli di tenuta		25 ore	50 ore
Sostituzione olio forcella		50 ore	100 ore
Sostituzione olio cartuccia TST		25 ore	50 ore
Sostituzione anelli di tenuta forcella / Cartuccia TST / Cartuccia DOPPIO AIR		50 ore	100 ore

MZ034

4.3 Raccomandazioni generali di manutenzione

L'installazione, la manutenzione e la riparazione del sistema di sospensione richiedono competenze tecniche, strumenti adeguati ed esperienza. Una semplice e generica attitudine alla meccanica può non essere sufficiente per installare, eseguire la manutenzione o riparare il sistema di sospensione in modo corretto. Se non si è certi delle proprie capacità, far eseguire l'installazione e/o la manutenzione del sistema di sospensione solo presso un Centro di Assistenza autorizzato Marzocchi. Una installazione, manutenzione o riparazione incorretta del sistema di sospensione può causare incidenti con conseguenti lesioni gravi o mortali.

- Dopo uno smontaggio, utilizzare sempre, per il rimontaggio, guarnizioni di tenuta nuove originali Marzocchi.
- Per il serraggio di due viti o dadi vicini, seguire sempre la sequenza 1-2-1 ed avvitare alla coppia di serraggio prevista (vedi **Tabella 21 - Coppie di serraggio**).
- Per la pulizia della forcella non utilizzare in alcun caso solventi infiammabili o corrosivi che potrebbero danneggiare le guarnizioni di tenuta. Se occorre applicare un solvente, utilizzare detergenti specifici non corrosivi, non infiammabili o ad alto punto di infiammabilità.
- In previsione di lunghi periodi di inattività, lubrificare sempre con olio per forcelle tutte le parti in contatto relativo.
- Non disperdere mai lubrificanti, solventi o detergenti non completamente biodegradabili nell'ambiente. Raccogliere e conservare queste sostanze in appositi contenitori, e smaltirle secondo le norme locali vigenti.
- Tutti i componenti delle forcelle Marzocchi richiedono l'uso di strumenti metrici. Utilizzare solo attrezzature metriche. Gli strumenti con misure imperiali (US) possono avere dimensioni simili ma comunque danneggiare le viti e rendere poi impossibile lo svitamento o il riavvitamento.
- Utilizzare sempre cacciaviti con dimensione ed impronta adeguata ai diversi tipi di viti.
- Nelle fasi in cui si utilizza il cacciavite per montare o smontare anelli metallici di fermo, guarnizioni O-ring, boccole guida, segmenti di tenuta, evitare di rigare o tagliare i componenti maneggiati con la punta del cacciavite.
- Non effettuare per alcun motivo operazioni di manutenzione e/o regolazione non spiegate nel presente manuale.
- In caso di domande sul trattamento, la manutenzione o l'uso del sistema di sospensione, contattare direttamente il centro di assistenza Marzocchi più vicino. Un elenco dei centri di assistenza è disponibile in fondo al manuale o all'indirizzo internet www.marzocchi.com.
- Il presente manuale non ha il compito di spiegare il montaggio/smontaggio della forcella dalla bicicletta, della ruota, degli organi di sterzo e di qualunque altro componente direttamente o indirettamente connesso alla forcella ma non facente parte della stessa. MARZOCCHI si riserva il diritto, a sua unica discrezione, di apportare modifiche ai prodotti, in qualsiasi momento e senza preavviso.
- Utilizzare solamente parti di ricambio originali Marzocchi.
- Operare in ambienti puliti, ordinati e ben illuminati. Evitare, se possibile, di effettuare la manutenzione della forcella all'aperto.
- Per mantenere la brillantezza originale le superfici lucide devono essere trattate periodicamente con "Polish" per carrozzieri.
- Verificare rigorosamente che nella zona di lavoro e sui componenti della forcella non vi siano trucioli metallici o polvere.
- Non modificare in alcun caso i componenti della forcella.

4.4 Pulizia steli

I raschiapolvere delle forcelle Marzocchi sono lubrificati con grasso per facilitare lo scorrimento dei tubi portanti soprattutto dopo un lungo periodo di inattività della forcella.
Con l'utilizzo della sospensione, questo grasso può sciogliersi e aderire ai tubi portanti dando l'impressione di una perdita di lubrificante. Ispezionare la sospensione per essere certi che non si tratti di un'effettiva perdita d'olio.
Dopo ogni utilizzo pulire accuratamente le superfici esterne della forcella, prestando particolare attenzione ai tubi portanti ed ai raschiapolvere.

 ATTENZIONE

In presenza di perdite d'olio dalla forcella, non utilizzare la bicicletta. Eliminare qualsiasi perdita d'olio prima di utilizzare nuovamente la bicicletta.

 ATTENZIONE

Depositi di fango e polvere se non rimossi prontamente possono causare gravi danni al sistema di sospensione.

4.5 Spurgo aria Monster

Questa operazione deve essere eseguita con la forcella installata sulla bicicletta con steli completamente estesi (ruota anteriore sollevata da terra).
La pressione generata dall'aria che può penetrare all'interno degli steli durante l'utilizzo può causare malfunzionamenti della forcella. Questo è dovuto alla particolare configurazione degli anelli di tenuta che trattengono l'aria all'interno degli steli.

- Se la forcella non funziona correttamente o se si nota una perdita di scorrevolezza, eseguire le seguenti operazioni su entrambi gli steli:
- Con una chiave a brugola da 2 mm svitare la vite di spurgo aria posizionata sul tappo per scaricare l'aria accumulata all'interno dello stelo (vedi **Figura 11**).
- Verificare lo stato dell'anello di tenuta e, all'occorrenza, sostituirlo.
- Serrare la vite di spurgo aria alla coppia prevista (**2±0,5 Nm**) facendo attenzione a non danneggiare l'anello di tenuta

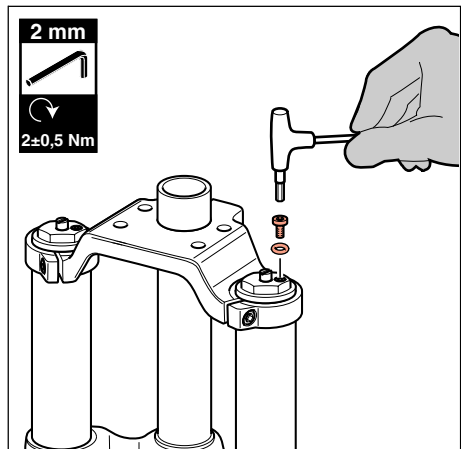



Figura 11 - *Spurgo aria Monster*

MZ034

5 TARATURE

Grazie ad una attenta taratura è possibile ottenere le massime prestazioni dal sistema ammortizzante. Nel presente paragrafo sono illustrate le operazioni da eseguire per una corretta messa a punto e regolazione delle forcelle Marzocchi.

Per ottenere la taratura ottimale è necessario effettuare varie prove per capire su quale registro intervenire e come procedere. Eseguire questa operazione in un'area all'aperto, non trafficata e libera da ostacoli e altri pericoli.

La taratura ottimale non dipende esclusivamente dalla geometria del telaio della mountain bike, dal peso del ciclista, dal tipo di terreno da percorrere e dagli ostacoli da superare, ma anche da fattori soggettivi legati allo stile di guida. Pertanto non è possibile fornire dati oggettivi sulla taratura desiderata.

Tuttavia, seguendo attentamente le istruzioni indicate di seguito, è possibile ottenere in breve tempo la taratura ottimale.

La taratura della forcella deve essere eseguita agendo su un solo registro alla volta, annotando passo a passo gli interventi eseguiti ed i miglioramenti ottenuti.

ATTENZIONE

Durante le operazioni di taratura non forzare i registri oltre i finecorsa e non pompare aria oltre la pressione massima consigliata.

ATTENZIONE

Per mettere in pressione gli steli della forcella utilizzare esclusivamente la speciale pompa MARZOCCHI dotata di manometro che può essere acquistata presso qualsiasi centro autorizzato Marzocchi. L'uso di qualsiasi altra pompa può pregiudicare l'operazione di gonfiaggio e provocare malfunzionamenti o danni alla forcella con conseguenti incidenti e lesioni gravi o mortali.

NOTA

Una volta individuata la corretta taratura, è consigliabile annotare il numero di "click" o di giri fatti dal registro a partire dalla posizione di "tutto chiuso" (registro completamente girato in senso orario) in modo da poter ristabilire la regolazione iniziale in caso di eventuali modifiche.

5.1 Kit di taratura e molle

Per informazioni relative ai kit di incremento corsa, ai kit di taratura e alle molle con costante (**K**) diversa consultare il sito web www.marzocchi.com.

5.2 Precarico molla

Il precarico molla ottimale è quello che permette di ottenere il SAG richiesto, ossia l'affondamento della forcella dovuto al solo peso del ciclista (vedi **par. 5.4 SAG**).

Il precarico della molla può essere regolato, a seconda dei modelli, attraverso registri meccanici oppure con aria in pressione all'interno dello stelo.

Nei modelli dotati di regolazione meccanica ad ogni giro del registro corrisponde una compressione della molla di 1mm.

NOTA

Le forcelle dotate di regolazione meccanica del precarico escono dalla fabbrica con un valore di precarico minimo, corrispondente al pomello di registro completamente ruotato in senso antiorario. ***La molla è comunque lievemente precaricata per contrastare i carichi di primo distacco.***

5.3 Aria Positiva

L'aria positiva è l'elemento elastico delle forcelle ad aria. La miglior pressione dell'aria positiva è quella che consente di raggiungere il SAG richiesto (vedi **par. 5.4 SAG**).

5.4 SAG

Il SAG corrisponde all’affondamento della forcella dovuto al peso del ciclista.

Come si misura

Per misurare il SAG sono sufficienti le seguenti operazioni.

- Misurare la parte di stelo compresa fra la base di sterzo e il raschiapolvere (vedi **A** di **Figura 12**) ed annotare il valore rilevato come “**H1**”.
- Ripetere la misura (vedi **B** di **Figura 12**), stando seduti in posizione di guida, ed annotare il valore rilevato come “**H2**”.

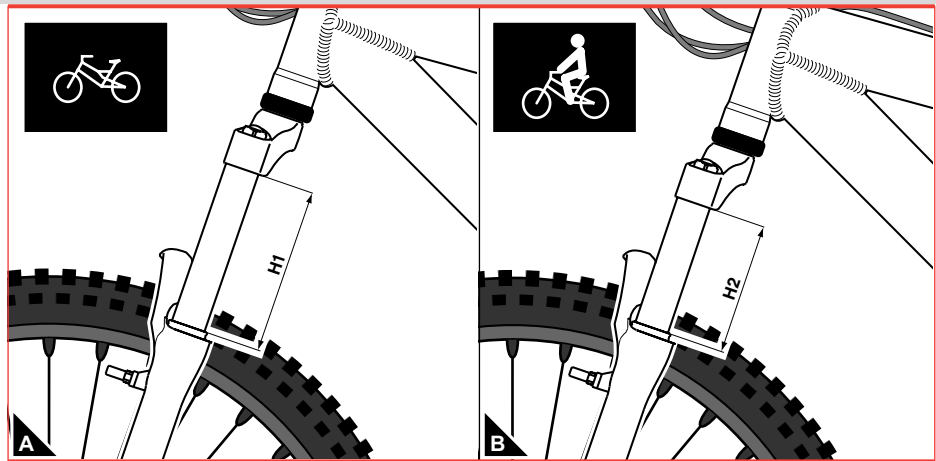



Figura 12 - *Come si misura il SAG*

SAG = H1 - H2

Come si determina il SAG ottimale

Il SAG ottimale è pari al 15-20% per le forcelle da Cross-country e al 25-30% per quelle da Freeride.

Per calcolare il SAG ottimale per la propria forcella è sufficiente il seguente calcolo:

SAG = T x S (T = corsa totale; S = percentuale di affondamento consigliato).

5.5 Aria Negativa

Pompando aria a pressione attraverso la valvola, è possibile ridurre l'attrito di primo distacco della forcella.
Aumentando la pressione all'interno dello stelo della forcella, si aumenta la forza richiesta per lo scorrimento degli steli della forcella.
Inoltre l'aria negativa consente di regolare il valore di corsa massimo in un range di 20 mm.
Aumentando la pressione all'interno dello stelo si riduce la corsa.

5.6 PAR - Progressione Aria a Finecorsa

Introducendo aria a pressione attraverso la valvola, è possibile modificare lo smorzamento delle forze generate durante la fase di compressione a fine corsa.
Se si aumenta la pressione all'interno dello stelo, aumenta anche la frenatura durante la fase finale della compressione.

5.7 Regolazione estensione

Attraverso il registro dell'estensione è possibile controllare la velocità di ritorno della forcella in seguito ad una compressione.
Una corretta taratura della velocità di estensione permette di ottenere un mezzo stabile in grado di copiare fedelmente con la ruota gli ostacoli del terreno.
Una taratura troppo reattiva della forcella provoca l'instabilità dell'avantreno e l'ondeggiamento della mountain bike. Una taratura troppo lenta, invece, provoca problemi nel superamento di ostacoli multipli perché la sospensione non riesce a tornare in posizione di completa estensione fra un ostacolo e l'altro.
La regolazione della velocità di estensione è possibile attraverso registri interni o esterni..

5.8 Regolazione compressione

Attraverso il registro della compressione è possibile controllare la velocità di compressione.
La taratura della compressione può essere fatta a discrezione dell'utilizzatore ma deve essere tale da prevenire l'affondamento della sospensione fino al fondocorsa.

⚠ ATTENZIONE

Se la forcella affonda, regolare immediatamente la compressione o controllare il livello dell'olio. Una regolazione errata della compressione può provocare danni alla forcella, incidenti e conseguenti lesioni gravi o mortali. Fare regolare il livello dell'olio solo da un centro sospensioni autorizzato o da un tecnico qualificato.

Una taratura "dura" della compressione consente una maggiore stabilità e di conseguenza una guida più aggressiva rendendo la mountain bike più reattiva; viceversa una taratura più "morbida" comporta una minore stabilità a vantaggio di una guida meno "nervosa".
La regolazione della compressione consente, a seconda dei modelli, di controllare lo smorzamento in compressione lungo l'intera corsa o solo a fine corsa.

5.9 ETA (Regolazione Corsa Estensione)

La cartuccia ETA consente la regolazione "in corsa" dello smorzamento in estensione limitando l'escursione della forcella a 30 mm.

Il comando ha due posizioni:
Posizione LOCK
Ruotando il pomello in senso orario, si attiva il funzionamento della cartuccia ETA.
In questa posizione, gli steli della forcella, incontrando un'asperità del terreno, rimangono abbassati; ogni ulteriore asperità contribuisce ad abbassare ulteriormente la forcella.
Questa posizione offre un assetto favorevole solo per affrontare salite impegnative e ripide.

Position UNLOCK
Ruotando il pomello in senso antiorario si ripristina il normale funzionamento della forcella disabilitando il funzionamento della cartuccia ETA.

⚠ ATTENZIONE

Non usare MAI la posizione "LOCK " nei tratti di discesa impegnativa in quanto la sospensione non reagirà in modo appropriato all'impatto con ostacoli, provocando perdita di controllo della bicicletta, un incidente, lesioni gravi o mortali.

5.10 TAS (Sistema di Regolazione Corsa)

Oltre alla possibilità di regolare “in corsa” lo smorzamento di ritorno riducendo la lunghezza degli steli pur mantenendo una corsa di 30 mm (vedi **par. 5.9 ETA (Regolazione Corsa Estensione)**). La cartuccia TAS consente di modificare la corsa massima e la lunghezza della forcella per adattarla alle esigenze del ciclista ed alla geometria del telaio.

 ATTENZIONE

Prima di utilizzare la regolazione della cartuccia TAS, occorre eliminare completamente l’aria dalla camera posizionata sullo stelo destro e successivamente ristabilire la corretta pressione operativa.

- Girando il pomello posizionato sul fondo dello stelo in senso orario si riduce la corsa massima e la lunghezza della forcella.
- Girando il pomello posizionato sul fondo dello stelo in senso antiorario si aumenta la corsa massima e la lunghezza della forcella.

 ATTENZIONE

Non forzare mai il registro oltre la posizione di finecorsa. La forcella potrebbe danneggiarsi con conseguenti incidenti e lesioni gravi o mortali per il ciclista.

5.11 TST (Terrain Selection Technology)

Il sistema TST consente la regolazione dello smorzamento della sospensione.
La cartuccia TST prevede un registro per lo smorzamento di ritorno nella zona inferiore ed uno per lo smorzamento in compressione a 5 posizioni posizionato nella zona superiore.
Questo consente al ciclista di ottenere la miglior regolazione in funzione del tipo di percorso.
Il registro posizionato nella parte superiore ha cinque posizioni principali: (CL), (+), (AM), (-), e (DS). Grazie a queste 5 posizioni, l’utilizzatore può regolare al meglio la sospensione in base al tipo di percorso (vedi **Tabella 8**).

***Tabella 8 -** Posizioni di regolazione TST*

DS	Miglior settaggio per discesa
-	Miglior settaggio per “All Mountain”
AM	
+	
CL	Miglior settaggio per salita, forcella bloccata

 ATTENZIONE

Non usare MAI la posizione “CL” nei tratti in discesa in quanto la sospensione non reagirà in modo appropriato all’impatto con ostacoli, provocando perdita di controllo della bicicletta, un incidente, lesioni gravi o mortali.

5.12 Comando remoto cartuccia TST

La cartuccia TST può essere dotata in opzione di comando remoto da installare nel lato destro del tubo del manubrio.
Il comando remoto consente di ottenere il bloccaggio della forcella senza togliere le mani dal manubrio.
Il comando è costituito principalmente da una leva di azionamento e da un pulsante di rilascio. Premendo sulla leva si ottiene il bloccaggio della forcella, come quando si ruota il pomello TST in posizione "CL"; il bloccaggio si ottiene indipendentemente dalla posizione su cui si trova il pomello di registro TST presente sulla forcella.
Dopo il bloccaggio agendo il pulsante di rilascio si ripristina la taratura selezionata precedentemente attraverso il pomello di regolazione TST.

 ATTENZIONE

Non usare MAI la posizione “CL” nei tratti in discesa in quanto la sospensione non reagirà in modo appropriato all’impatto con ostacoli, provocando perdita di controllo della bicicletta, un incidente, lesioni gravi o mortali.

5.13 RC2

Questo sistema di nuova concezione consente la regolazione dell'estensione e della compressione attraverso due registri esterni sullo stelo destro e la regolazione del precarico molla.

- La regolazione dell'**estensione** consente di controllare la velocità di ritorno della forcella a seguito di una compressione. Ruotando il pomello in senso orario aumenta lo smorzamento di ritorno rendendo la forcella più lenta in fase di estensione.
- Ruotando il pomello in senso antiorario, l'estensione della forcella risulterà più rapida
- La regolazione della **compressione** avviene mediante una valvola di tipo "speed sensitive" posizionata sul fondo dello stelo destro.
- Ruotando il registro in senso orario la forcella risulta più sensibile in fase di smorzamento, ruotandolo in senso antiorario tale sensibilità si riduce.
- Per le forcelle Z1 e 66 il **precarico** viene impostato variando la pressione dell'aria positiva, mentre nelle 888 è presente un pomello a ghiera posizionato sulla parte superiore dello stelo. Regolando il precarico si rende la forcella più o meno resistente contro l'affondamento e si definisce il SAG iniziale desiderato (vedi **par. 5.4 SAG**).

NOTA

Talvolta può rendersi necessario modificare il livello dell'olio per raggiungere una regolazione perfetta. L'aumento del livello dell'olio è una regolazione delicata che dovrebbe essere eseguita esclusivamente da un Centro di Assistenza Marzocchi. Rivolgersi ad un Centro di assistenza autorizzato Marzocchi qualora sia necessario modificare il livello dell'olio.

5.14 RC2X

Si tratta di un'evoluzione del sistema RC2 con l'aggiunta della cartuccia X sullo stelo sinistro che permette di gestire lo schiacciamento della forcella a fine corsa.

- La regolazione dell'**estensione** consente di controllare la velocità di ritorno della forcella a seguito di una compressione.
  Ruotando il pomello in senso orario aumenta lo smorzamento di ritorno rendendo la forcella più lenta in fase di estensione.
  Ruotando il pomello in senso antiorario, l'estensione della forcella risulterà più rapida.
- La regolazione della **compressione** avviene mediante una valvola di tipo "speed sensitive" posizionata sul fondo dello stelo destro.
  Ruotando il registro in senso orario la forcella risulta più sensibile in fase di smorzamento, ruotandolo in senso antiorario tale sensibilità si riduce.
  Nello stelo sinistro è montata la cartuccia con sistema X che permette di regolare la frenatura in compressione sul finecorsa.
- Per le forcelle 66 il **precarico** viene impostato variando la pressione dell'aria positiva, mentre nelle 888 è presente un pomello a ghiera posizionato sulla parte superiore di ciascuno stelo. Regolando il precarico si rende la forcella più o meno resistente contro l'affondamento e si definisce il SAG iniziale desiderato (vedi **par. 5.4 SAG**).

NOTA

Talvolta può rendersi necessario modificare il livello dell'olio per raggiungere una regolazione perfetta. L'aumento del livello dell'olio è una regolazione delicata che dovrebbe essere eseguita esclusivamente da un Centro di Assistenza Marzocchi. Rivolgersi ad un Centro di assistenza autorizzato Marzocchi qualora sia necessario modificare il livello dell'olio.

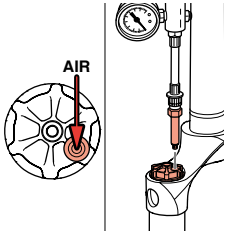
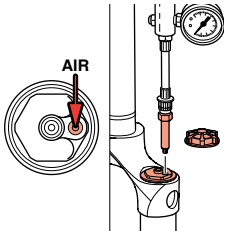
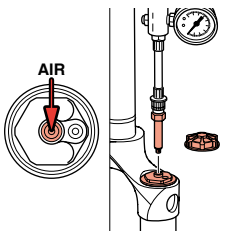
Tabella 9 - *Regolazioni forcella*

	Registri													
	Precarico molla con pomello di registro esterno	Precarico molla con aria	Aria positiva (elemento elastico)	Aria negativa	PAR-Progressione Aria a Finecorsa	Registro estensione interno	Registro estensione esterno	Registro compressione esterno	Registro compressione sul finecorsa	ETA (Extension Travel Adjust)	TAS (Travel Adjustement Technology)	TST (Terrain Selection Technology)	TST (Terrain Selection Technology) con comando remoto *	Riferimento tabella
Marathon Race			X2	SX	SX		DX					DX	RC	Tab. 11
Marathon SL Doppio Air			X2	SX	SX		DX					DX	RC	Tab. 11
Marathon XC			DX				DX			SX	SX	DX	RC	Tab. 11
MX Pro Race			X2				DX							Tab. 12
MX Pro SL			X2				DX					DX	RC	Tab. 12
MX Pro			X2				DX							Tab. 12
MX Pro + ETA			DX				DX			SX				Tab. 12
MX Pro + TAS			DX				DX			SX	SX			Tab. 12
MX Comp			X2			DX								Tab. 12
MX Comp + ETA			DX			DX				SX				Tab. 12
MX Comp + TAS			DX			DX				SX	SX			Tab. 12
All Mountain SL			X2	SX	SX		DX					DX	RC	Tab. 13
All Mountain I			DX				DX			SX	SX	DX	RC	Tab. 13
All Mountain I + ETA			DX				DX			SX		DX	RC	Tab. 13
All Mountain II			X2				DX	SX						Tab. 13
All Mountain II + ETA			DX							SX				Tab. 13
All Mountain II + TAS			DX				DX			SX	SX			Tab. 13
All Mountain III			X2				DX							Tab. 13
Z1 SL Doppio Air			X2	SX	SX		DX	DX						Tab. 14
Z1 Light		SX	DX				DX	DX						Tab. 14
Z1 Light + ETA			DX				DX	DX		SX				Tab. 14
Z1 Sport		X2					DX	SX						Tab. 14
Z1 Sport + ETA		DX					DX			SX				Tab. 14
66 SL			X2	SX	SX		DX	DX						Tab. 15
66 RC2X		X2					DX	DX	SX					Tab. 15
66 Light		SX	DX				DX	DX						Tab. 15
66 Light + ETA			DX				DX	DX		SX				Tab. 15
66 VF		X2				DX								Tab. 15
66 VF2		X2					DX	SX						Tab. 15
66 VF2 + ETA		DX					DX			SX				Tab. 15
66 VF2LT		X2					DX	SX						Tab. 15
Dirt Jumper 1		X2					DX	SX						Tab. 16
Dirt Jumper 2		X2					DX							Tab. 16
Dirt Jumper 3		X2				DX								Tab. 16

	Registri													
	Precarico molla con pomello di registro esterno	Precarico molla con aria	Aria positiva (elemento elastico)	Aria negativa	PAR-Progressione Aria a Finecorsa	Registro estensione interno	Registro estensione esterno	Registro compressione esterno	Registro compressione sul finecorsa	ETA (Extension Travel Adjust)	TAS (Terrain Adjustement Technology)	TST (Terrain Selection Technology)	TST (Terrain Selection Technology) con comando remoto *	Riferimento tabella
D-Street 24”		X2												Tab. 17
888 RC2X	X2						DX	DX						Tab. 18
888 RC2	DX						DX	DX	SX					Tab. 18
888 VF2							DX	SX						Tab. 18
888 VF						DX								Tab. 18
Monster							DX	DX	SX					Tab. 19
Junior T	X2													Tab. 20

* Configurazione opzionale

Tabella 10 - *Legenda tabella*

X2	Registro presente in entrambi gli steli
RH	Registro presente sullo stelo destro
LH	Registro presente sullo stelo sinistro
RC	Controllo remoto sul manubrio

ATTENZIONE

I riferimenti destro e sinistro sono intesi secondo la convenzione indicata al par. 1.1.1.

6 TABELLE RIASSUNTIVE

Le tabelle seguenti riassumono le caratteristiche principali dei modelli presenti nella gamma Marzocchi Bomber, indicano le tarature possibili e spiegano come eseguirle.

Tabella 11 - *Marathon*

Marathon			
	Marathon Race	**Marathon SL Doppio Air**	**Marathon XC**
Diametro steli	ø 30 mm		
Corse disponibili	80 mm	100 mm - 120 mm (regolabile con aria negativa)	100 mm - 120 mm (regolabile con TAS)
Tipo attacco ruota	Standard		
Massima dimensione Disco	Post Mount 6”		
Tipo predisposizione freno V-brake	Predisposizione rimovibile		
Massima dimensione ruota	2.2” x 26”		

Marathon Race — **Marathon SL Doppio Air** — **Marathon XC**

Aria positiva cartuccia TST - Stelo destro

Rimuovere il tappo in gomma di protezione contrassegnato dalla scritta "AIR" e ruotare il pomello TST fino a scoprire la valvola dell'aria

Avvitare completamente l'adattatore per il gonfiaggio sulla valvola e pompare aria fino a raggiungere la pressione desiderata. Montare il tappo in gomma di protezione e ripristinare il corretto settaggio attraverso il pomello TST

Marathon Race — **Marathon SL Doppio Air**

Aria positiva cartuccia DOPPIO-AIR - Stelo sinistro

Svitare e rimuovere il tappo di protezione

Avvitare completamente l'adattatore per il gonfiaggio sulla valvola posizionata esternamente e pompare aria fino a raggiungere la pressione desiderata

Avvitare a fondo il tappo di protezione

Marathon Race — **Marathon SL Doppio Air**

Aria negativa cartuccia DOPPIO-AIR - Stelo sinistro

Svitare e rimuovere il tappo di protezione

Avvitare completamente l'adattatore per il gonfiaggio sulla valvola posizionata internamente e pompare aria fino a raggiungere la pressione desiderata.

Avvitare a fondo il tappo di protezione

MZ034

Marathon Race	Marathon SL Doppio Air

Aria PAR cartuccia DOPPIO-AIR - Stelo sinistro

Rimuovere il tappo in gomma di protezione

Avvitare completamente l'adattatore per il gonfiaggio sulla valvola e pompare aria fino a raggiungere la pressione desiderata.

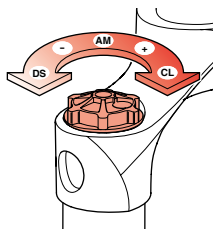
Rimontare il tappo in gomma di protezione

Marathon Race	Marathon SL Doppio Air	Marathon XC

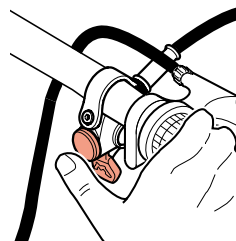
Registro in estensione con regolazione esterna - Stelo destro

Ruotando il registro in senso orario si aumenta la frenatura idraulica di ritorno, rendendo la forcella più lenta nella fase di ritorno

Ruotando il registro in senso antiorario si riduce la frenatura idraulica di ritorno, rendendo la forcella più reattiva nella fase di ritorno

Marathon Race	Marathon SL Doppio Air	Marathon XC

TST - Stelo destro

Ruotando il pomello è possibile settare lo smorzamento in compressione adattare il comportamento della forcella al tipo di percorso da affrontare
DS Settaggio ottimale per la discesa
 - , AM , + Settaggi ottimali per percorsi di tipo all mountain
CL Settaggio ottimale per la salita, forcella bloccata

Marathon Race	Marathon SL Doppio Air	Marathon XC

TST con comando remoto - (comando installato sotto al manubrio nel lato destro - solo su versione con opzione TST con comando remoto)

Premendo sulla leva si modifica la configurazione idraulica della forcella fornendo un assetto favorevole alla salita, corrispondente alla posizione "CL" del TST, indipendentemente dalla posizione su cui si trova il pomello di registro presente sulla forcella

Dopo il bloccaggio agendo sul pulsante di rilascio si ripristina la taratura selezionata precedentemente attraverso il pomello di regolazione TST

Marathon XC

TAS - Stelo sinistro

Ruotando in senso orario si riduce la corsa massima e la lunghezza della forcella. Ruotando in senso antiorario si aumenta la corsa massima e la lunghezza della forcella

Prima di procedere alla regolazione della cartuccia TAS è necessario sgonfiare totalmente la camera aria positiva presente sullo stelo destro, ad operazione completata ripristinare la corretta pressione di esercizio

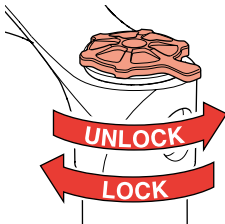
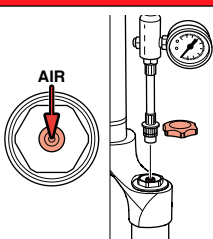
MZ034

Marathon XC					
	ETA - Stelo sinistro Ruotando il pomello in senso orario si attiva il funzionamento della cartuccia ETA Ruotando il pomello in senso antiorario si ripristina il normale funzionamento della sospensione				
Peso del cilclista	Kg	55 ÷ 70	70 ÷ 80	80 ÷ 95	95 ÷ 110+
	lbs	120 ÷ 155	155 ÷ 180	180 ÷ 210	210 ÷ 220+
Pressione aria positiva	bar	2.00 ÷ 2.75	2.40 ÷ 3.10	2.90 ÷ 3.80	3.60 ÷ 4.50
	psi	30 ÷ 40	35 ÷ 45	42 ÷ 52	52 ÷ 65
Pressione aria positiva (stelo TST)	bar	≤ 2.00	2.00 ÷ 2.75	2.75 ÷ 3.40	≥ 4.20
	psi	≤ 30	30 ÷ 40	40 ÷ 50	≥ 60
Pressione aria negativa	bar	5.00 ÷ 15.00			
	psi	73 ÷ 217			
Pressione aria PAR	bar	0 ÷ 2.00			
	psi	0 ÷ 30			

***Tabella 12 -** MX*

MX				
	MX PRo Race	**MX Pro SL**	**MX Pro**	**MX Comp**
Diametro steli	ø 30 mm			
Corse disponibili	85 mm	105 mm - 120 mm	100 mm - 120 mm	85 mm- 105 mm 120 mm
Tipo attacco ruota	Standard			
Massima dimensione Disco	Post Mount 6”			
Tipo predisposizione freno V-brake	Predisposizione rimovibile			
Massima dimensione ruota	2.2” x 26”			

MX Pro Race	MX Pro	MX Comp
	Aria positiva - Entrambi gli steli (Solo a destra per versione opzione +ETA) Rimuovere il tappo di protezione Avvitare a fondo il raccordo della pompa sulla valvola e pompare aria fino a raggiungere la pressione desiderata. Montare il tappo di protezione	

MZ034

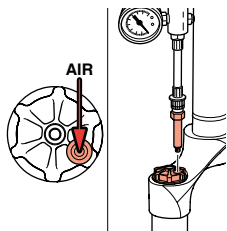
MX Pro SL

Aria positiva - Stelo sinistro

Rimuovere il tappo di protezione

Avvitare a fondo il raccordo della pompa sulla valvola e pompare aria fino a raggiungere la pressione desiderata. Montare il tappo di protezione

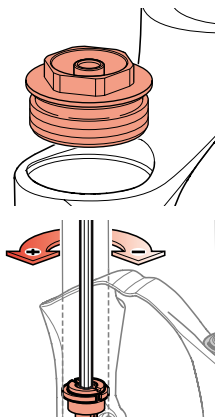
MX Pro SL

Aria positiva cartuccia TST - Stelo destro

Rimuovere il tappo in gomma di protezione contrassegnato dalla scritta "AIR" e ruotare il pomello TST fino a scoprire la valvola dell'aria

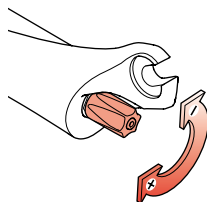
Avvitare completamente l'adattatore per il gonfiaggio sulla valvola e pompare aria fino a raggiungere la pressione desiderata.

Montare il tappo in gomma di protezione e ripristinare il corretto settaggio attraverso il pomello TST

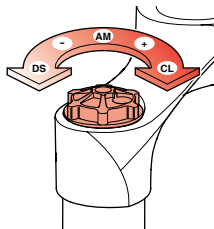
MX Comp

Registro in estensione con regolazione interna - Stelo destro

Aiutandosi con un piccolo cacciaspine scaricare completamente la pressione dello stelo destro. Svitare completamente e rimuovere il tappo di chiusura , con la chiave a bussola da 21 mm.
Inserire all'interno del tubo portante l'asta esagonale in dotazione, avendo cura di centrare lo scasso del registro.
Ruotando il registro in senso antiorario si aumenta la frenatura idraulica di ritorno, rendendo la forcella più lenta nella fase di ritorno.
Ruotando il registro in senso orario si riduce la frenatura idraulica di ritorno, rendendo la forcella più reattiva nella fase di ritorno.
Ad operazione ultimata rimontare il tappo di protezione e serrarlo alla coppia prescritta. Ripristinare la pressione aria consigliata

MX Pro Race | MX Pro SL | MX Pro

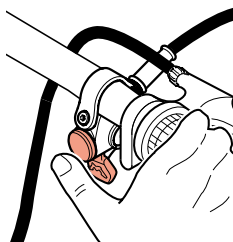
Registro in estensione con regolazione esterna - Stelo destro

Ruotando il registro in senso orario si aumenta la frenatura idraulica di ritorno, rendendo la forcella più lenta nella fase di ritorno

Ruotando il registro in senso antiorario si riduce la frenatura idraulica di ritorno, rendendo la forcella più reattiva nella fase di ritorno

MX Pro SL

TST - Stelo destro

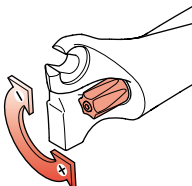
Ruotando il pomello è possibile settare lo smorzamento in compressione adattare il comportamento della forcella al tipo di percorso da affrontare
DS Settaggio ottimale per la discesa.
- , AM , + Settaggi ottimali per percorsi di tipo all mountain
CL Settaggio ottimale per la salita, forcella bloccata

MX Pro SL

TST con comando remoto (Comando remoto installato sotto al manubrio sul lato destro - solo su versione con opzione TST con comando remoto)

Premendo sulla leva si modifica la configurazione idraulica della forcella fornendo un assetto favorevole alla salita, corrispondente alla posizione "CL" del TST, indipendentemente dalla posizione su cui si trova il pomello di registro presente sulla forcella

Dopo il bloccaggio agendo il pulsante di rilascio si ripristina la taratura selezionata precedentemente attraverso il pomello di regolazione TST

MX Pro — MX Comp

TAS - Stelo sinistro (Solo per versione con opzione + TAS)

Ruotando in senso orario si riduce la corsa massima e la lunghezza della forcella

Ruotando in senso antiorario si aumenta la corsa massima e la lunghezza della forcella

Prima di procedere alla regolazione della cartuccia TAS è necessario sgonfiare totalmente la camera aria positiva presente sullo stelo destro, ad operazione completata ripristinare la corretta pressione di esercizio

MX Pro — MX Comp

ETA - Stelo sinistro (Solo per versione con opzione + ETA / + TAS)

Ruotando il pomello in senso orario si attiva il funzionamento della cartuccia ETA

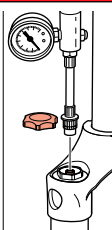
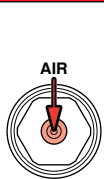
Ruotando il pomello in senso antiorario si ripristina il normale funzionamento della sospensione

Peso del ciclista	Kg	55 ÷ 70	70 ÷ 80	80 ÷ 95	95 ÷ 110+
	lbs	120 ÷ 155	155 ÷ 180	180 ÷ 210	210 ÷ 220+
Pressione aria positiva	bar	2.00 ÷ 2.75	2.40 ÷ 3.10	2.90 ÷ 3.80	3.60 ÷ 4.50
	psi	30 ÷ 40	35 ÷ 45	42 ÷ 52	52 ÷ 65
Pressione aria positiva (stelo TST)	bar	≤ 2.00	2.00 ÷ 2.75	2.75 ÷ 3.40	≥ 4.20
	psi	≤ 30	30 ÷ 40	40 ÷ 50	≥ 60

Tabella 13 - All Mountain

All Mountain				
	All Mountain SL	**All Mountain I All Mountain II**	**All Mountain I ETA**	**All Mountain III**
Diametro steli	ø 32 mm			
Corse disponibili	130 mm-150 mm*	130 mm-150 mm***	150 mm	130 mm
Tipo attacco ruota	Standard			
Massima dimensione Disco	Post Mount 6” **			
Tipo predisposizione freno V-brake	No			
Massima dimensione ruota	2.8” x 26”			

* regolabile con aria negativa
** l’installazione del disco da 8” è consentita con adattatore specifico che deve essere fornito dal costruttore dell’impianto frenante
*** regolabile con TAS

All Mountain II **All Mountain III**

Aria positiva - Entrambi gli steli (Solo a destra per versioni con opzione + ETA / + TAS)

Rimuovere il tappo di protezione

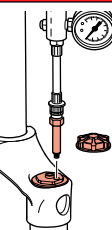
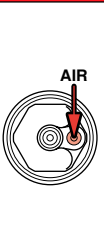
Avvitare a fondo il raccordo della pompa sulla valvola e pompare aria fino a raggiungere la pressione desiderata. Montare il tappo di protezione

All Mountain SL **All Mountain I** **All Mountain I ETA**

Aria positiva cartuccia TST - Stelo destro

Rimuovere il tappo in gomma di protezione contrassegnato dalla scritta "AIR" e ruotare il pomello TST fino a scoprire la valvola dell'aria

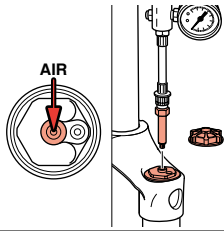
Avvitare completamente l'adattatore per il gonfiaggio sulla valvola e pompare aria fino a raggiungere la pressione desiderata. Montare il tappo in gomma di protezione e ripristinare il corretto settaggio attraverso il pomello TST

All Mountain SL

Aria positiva cartuccia DOPPIO-AIR - Stelo sinistro

Svitare e rimuovere il tappo di protezione

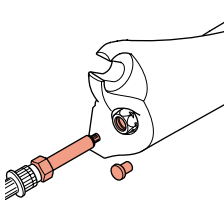
Avvitare completamente l'adattatore per il gonfiaggio sulla valvola posizionata esternamente e pompare aria fino a raggiungere la pressione desiderata. Avvitare a fondo il tappo di protezione

MZ034

All Mountain SL

Aria negativa cartuccia DOPPIO-AIR - Stelo sinistro

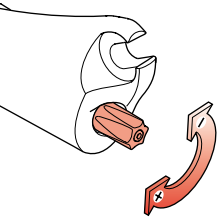
Svitare e rimuovere il tappo di protezione

Avvitare completamente l'adattatore per il gonfiaggio sulla valvola posizionata internamente e pompare aria fino a raggiungere la pressione desiderata. Avvitare a fondo il tappo di protezione

All Mountain SL

Aria PAR cartuccia DOPPIO-AIR - Stelo sinistro

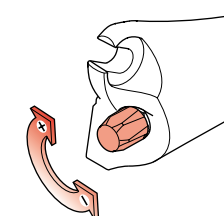
Rimuovere il tappo in gomma di protezione

Avvitare completamente l'adattatore per il gonfiaggio sulla valvola e pompare aria fino a raggiungere la pressione desiderata. Rimontare il tappo in gomma di protezione

All Mountain SL All Mountain I All Mountain II All Mountain III All Mountain I ETA

Registro in estensione con regolazione esterna - Stelo destro

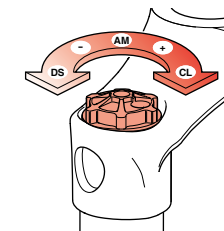
Ruotando il registro in senso orario si aumenta la frenatura idraulica di ritorno, rendendo la forcella più lenta nella fase di ritorno

Ruotando il registro in senso antiorario si riduce la frenatura idraulica di ritorno, rendendo la forcella più reattiva nella fase di ritorno

All Mountain II

Registro in compressione con regolazione esterna - Stelo sinistro (Non presente nelle versioni con opzione + ETA / + TAS)

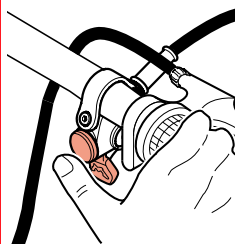
Ruotando il registro in senso orario si aumenta la frenatura idraulica in compressione

Ruotando il registro in senso antiorario si riduce la frenatura idraulica in compressione

All Mountain SL All Mountain I All Mountain I ETA

TST - Stelo destro

Ruotando il pomello è possibile settare lo smorzamento in compressione adattare il comportamento della forcella al tipo di percorso da affrontare

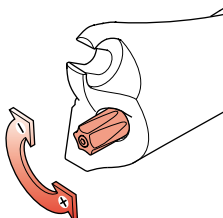
DS Settaggio ottimale per la discesa
 - , AM , + Settaggi ottimali per percorsi di tipo all mountain
CL Settaggio ottimale per la salita, forcella bloccata

All Mountain SL	All Mountain I	All Mountain I ETA

TST con comando remoto (Comando remoto installato sotto al manubrio nel lato destro - Solo su versione con opzione TST con comando remoto)

Premendo sulla leva si modifica la configurazione idraulica della forcella fornendo un assetto favorevole alla salita, corrispondente alla posizione "CL" del TST, indipendentemente dalla posizione su cui si trova il pomello di registro presente sulla forcella

Dopo il bloccaggio agendo il pulsante di rilascio si ripristina la taratura selezionata precedentemente attraverso il pomello di regolazione TST

All Mountain I	All Mountain II

TAS - Stelo sinistro (Solo su versione con opzione + TAS)

Ruotando in senso orario si riduce la corsa massima e la lunghezza della forcella.

Ruotando in senso antiorario si aumenta la corsa massima e la lunghezza della forcella

Prima di procedere alla regolazione della cartuccia TAS è necessario sgonfiare totalmente la camera aria positiva presente sullo stelo destro, ad operazione completata ripristinare la corretta pressione di esercizio

All Mountain I	All Mountain II	All Mountain I ETA

ETA - Stelo sinistro (Solo su versione con opzione + ETA / + TAS)

Ruotando il pomello in senso orario si attiva il funzionamento della cartuccia ETA

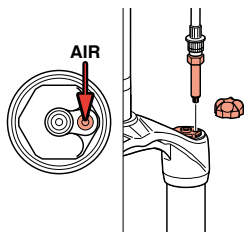
Ruotando il pomello in senso antiorario si ripristina il normale funzionamento della sospensione

Peso del ciclista	Kg	55 ÷ 70	70 ÷ 80	80 ÷ 95	95 ÷ 110+
	lbs	120 ÷ 155	155 ÷ 180	180 ÷ 210	210 ÷ 220+
Pressione aria positiva	bar	2.00 ÷ 2.75	2.40 ÷ 3.10	2.90 ÷ 3.80	3.60 ÷ 4.50
	psi	30 ÷ 40	35 ÷ 45	42 ÷ 52	52 ÷ 65
Pressione aria positiva (stelo TST)	bar	≤ 2.00	2.00 ÷ 2.75	2.75 ÷ 3.40	≥ 4.20
	psi	≤ 30	30 ÷ 40	40 ÷ 50	≥ 60
Pressione aria negativa	bar	5.00 ÷ 15.00			
	psi	73 ÷ 217			
Pressione aria PAR	bar	0 ÷ 2.00			
	psi	0 ÷ 30			

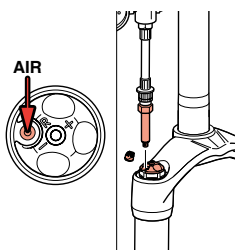
Tabella 14 - *Z1*

Z1			
	Z1 SL Doppio Air	**Z1 Light**	**Z1 Sport**
Diametro steli	ø 32 mm		
Corse disponibili	130 mm - 150 mm*		
Tipo attacco ruota	Perno passante a ø 20 mm		
Massima dimensione Disco	XC INTL STD 6” (L’installazione del disco da 8” è consentita con adattatore specifico che deve essere fornito dal costruttore dell’impianto)		
Tipo predisposizione freno V-brake	No		
Massima dimensione ruota	2.8” x 26”		

* regolabile con aria negativa

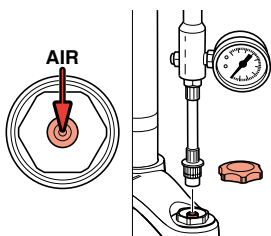
Z SL Doppio Air

Aria positiva cartuccia DOPPIO-AIR - Stelo sinistro

Svitare e rimuovere il tappo di protezione

Avvitare completamente l'adattatore per il gonfiaggio sulla valvola posizionata esternamente e pompare aria fino a raggiungere la pressione desiderata. Avvitare a fondo il tappo di protezione.

Aria positiva cartuccia RC2 - Stelo destro

Rimuovere il tappo in gomma di protezione contrassegnato dalla scritta "AIR" e ruotare il pomello di registro fino a scoprire la valvola dell'aria

Avvitare completamente l'adattatore per il gonfiaggio sulla valvola e pompare aria fino a raggiungere la pressione desiderata. Montare il tappo in gomma di protezione e ripristinare il corretto settaggio attraverso il pomello di registro

Z1 Light

Precarico molla con aria - Stelo sinistro
(Non presente nella versione con opzione + ETA)

Rimuovere il tappo di protezione

Avvitare a fondo il raccordo della pompa sulla valvola e pompare aria fino a raggiungere la pressione desiderata. Montare il tappo di protezione

Z1 Sport	
	Precarico molla con aria - Entrambi gli steli (Solo a destra per versioni con opzione + ETA) Rimuovere il tappo di protezione Avvitare a fondo il raccordo della pompa sulla valvola e pompare aria fino a raggiungere la pressione desiderata. Montare il tappo di protezione

Z1 SL Doppio Air	
	Aria negativa cartuccia DOPPIO-AIR - Stelo sinistro Svitare e rimuovere il tappo di protezione Avvitare completamente l'adattatore per il gonfiaggio sulla valvola posizionata internamente e pompare aria fino a raggiungere la pressione desiderata. Avvitare a fondo il tappo di protezione

Z1 SL Doppio Air	
	Aria PAR cartuccia DOPPIO-AIR - Stelo sinistro Rimuovere il tappo in gomma di protezione Avvitare completamente l'adattatore per il gonfiaggio sulla valvola e pompare aria fino a raggiungere la pressione desiderata. Rimontare il tappo in gomma di protezione

Z1 Sport	
	Registro in estensione con regolazione esterna - Stelo destro Ruotando il registro in senso orario si aumenta la frenatura idraulica di ritorno, rendendo la forcella più lenta nella fase di ritorno Ruotando il registro in senso antiorario si riduce la frenatura idraulica di ritorno, rendendo la forcella più reattiva nella fase di ritorno

Z1 SL Doppio Air	Z1 Light
	Registro in estensione con regolazione esterna cartuccia RC2 Stelo destro Ruotando il registro in senso orario si aumenta la frenatura idraulica di ritorno, rendendo la forcella più lenta nella fase di ritorno Ruotando il registro in senso antiorario si riduce la frenatura idraulica di ritorno, rendendo la forcella più reattiva nella fase di ritorno

MZ034

Z1 Sport

Registro in compressione con regolazione esterna - Stelo sinistro
(Non presente nella versione con opzione + ETA)

Ruotando il registro in senso orario si aumenta la frenatura idraulica in compressione

Ruotando il registro in senso antiorario si riduce la frenatura idraulica in compressione

Z1 SL Doppio Air — Z1 Light

Registro in compressione con regolazione esterna cartuccia RC2 - Stelo destro

Ruotando il registro in senso orario si aumenta la frenatura idraulica in compressione

Ruotando il registro in senso antiorario si riduce la frenatura idraulica in compressione

Z1 Light — Z1 Sport

ETA - Stelo sinistro
(Solo per versione con opzione + ETA)

Ruotando il pomello in senso orario si attiva il funzionamento della cartuccia ETA

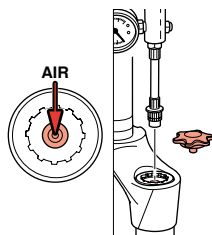
Ruotando il pomello in senso antiorario si ripristina il normale funzionamento della sospensione

Peso del ciclista	Kg	55 ÷ 70	70 ÷ 80	80 ÷ 95	95 ÷ 110+
	lbs	120 ÷ 155	155 ÷ 180	180 ÷ 210	210 ÷ 220+
Pressione aria positiva	bar	2.00 ÷ 2.75	2.40 ÷ 3.10	2.90 ÷ 3.80	3.60 ÷ 4.50
	psi	30 ÷ 40	35 ÷ 45	42 ÷ 52	52 ÷ 65
Pressione aria negativa	bar	5.00 ÷ 15.00			
	psi	73 ÷ 217			
Pressione aria PAR	bar	0 ÷ 2.00			
	psi	0 ÷ 30			
Pressione aria di precarico	bar	0 ÷ 1.00			
	psi	0 ÷ 15			

***Tabella 15 -** 66*

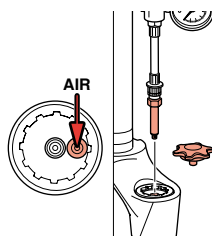
66			
	66 SL	66 RC2X - 66 Light 66 VF - 66 VF2	66 VF2 LT
Diametro steli	ø 35mm		
Corse disponibili	150 mm - 170 mm*	150 mm - 170 mm	190 mm
Tipo attacco ruota	Perno passante a ø 20 mm		
Massima dimensione Disco	Post Mount 6” (L’installazione del disco da 8” è consentita con adattatore specifico che deve essere fornito dal costruttore dell’impianto frenante)		
Tipo predisposizione freno V-brake	No		
Massima dimensione ruota	2.8” x 26”		

* regolabile con aria negativa

66 Light

Aria positiva - Stelo sinistro

Rimuovere il tappo di protezione

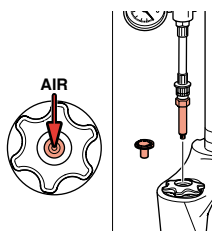
Avvitare a fondo il raccordo della pompa sulla valvola e pompare aria fino a raggiungere la pressione desiderata. Montare il tappo di protezione.

66 SL

Aria positiva cartuccia DOPPIO-AIR - Stelo sinistro

Svitare e rimuovere il tappo di protezione

Avvitare completamente l'adattatore per il gonfiaggio sulla valvola posizionata esternamente e pompare aria fino a raggiungere la pressione desiderata

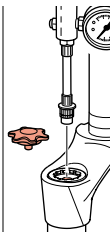
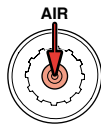
Avvitare a fondo il tappo di protezione

66 SL **66 Light**

Aria positiva cartuccia RC2 - Stelo destro

Rimuovere il tappo di protezione contrassegnato dalla scritta "AIR"

Avvitare completamente l'adattatore per il gonfiaggio sulla valvola e pompare aria fino a raggiungere la pressione desiderata

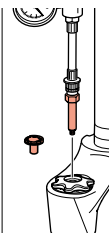
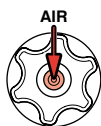
Montare il tappo di protezione

66 VF	66 VF2	66 VF2 LT

Precarico molla con aria - Entrambi gli steli
(Solo a destra per versioni con opzione + ETA)

Rimuovere il tappo di protezione

Avvitare a fondo il raccordo della pompa sulla valvola e pompare aria fino a raggiungere la pressione desiderata

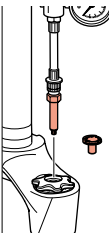
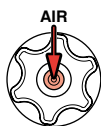
Montare il tappo di protezione

66 RC2X

Precarico molla con aria cartuccia RC2 - Stelo destro

Rimuovere il tappo di protezione contrassegnato dalla scritta "AIR"

Avvitare completamente l'adattatore per il gonfiaggio sulla valvola e pompare aria fino a raggiungere la pressione desiderata

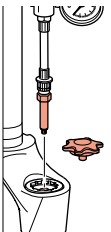
Montare il tappo di protezione

66 RC2X

Precarico molla con aria cartuccia X - Stelo sinistro

Rimuovere il tappo di protezione contrassegnato dalla scritta "AIR".

Avvitare completamente l'adattatore per il gonfiaggio sulla valvola e pompare aria fino a raggiungere la pressione desiderata

Montare il tappo di protezione

66 SL

Aria negativa cartuccia DOPPIO-AIR - Stelo sinistro

Svitare e rimuovere il tappo di protezione

Avvitare completamente l'adattatore per il gonfiaggio sulla valvola posizionata internamente e pompare aria fino a raggiungere la pressione desiderata

Avvitare a fondo il tappo di protezione

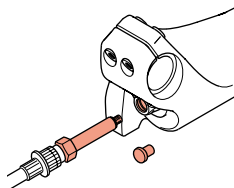
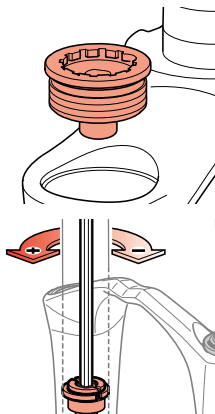
66 SL

Aria PAR cartuccia DOPPIO-AIR - Stelo sinistro

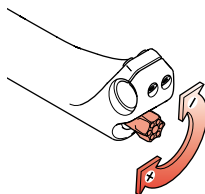
Rimuovere il tappo in gomma di protezione

Avvitare completamente l'adattatore per il gonfiaggio sulla valvola e pompare aria fino a raggiungere la pressione desiderata

Rimontare il tappo in gomma di protezione

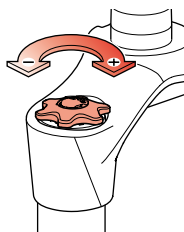
MZ034

66 VF

Registro in estensione con regolazione interna - Stelo destro

Aiutandosi con un piccolo cacciaspine scaricare completamente la pressione dello stelo destro. Svitare completamente e rimuovere il tappo di chiusura , con una chiave per pignoni da ruota libera Shimano. Inserire all'interno del tubo portante una chiave a brugola da 3 mm, avendo cura di centrare lo scasso del registro.
Ruotando il registro in senso antiorario si aumenta la frenatura idraulica di ritorno, rendendo la forcella più lenta nella fase di ritorno.
Ruotando il registro in senso orario si riduce la frenatura idraulica di ritorno, rendendo la forcella più reattiva nella fase di ritorno.
Ad operazione ultimata rimontare il tappo di protezione e serrarlo alla coppia prescritta. Ripristinare la pressione aria consigliata

66 VF2

Registro in compressione con regolazione esterna - Stelo destro

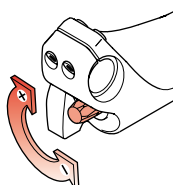
Ruotando il registro in senso orario si aumenta la frenatura idraulica di ritorno, rendendo la forcella più lenta nella fase di ritorno

Ruotando il registro in senso antiorario si riduce la frenatura idraulica di ritorno, rendendo la forcella più reattiva nella fase di ritorno

66 SL | 66 RC2X | 66 Light

Registro in estensione con regolazione esterna cartuccia RC2 - Stelo destro

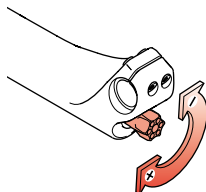
Ruotando il registro in senso orario si aumenta la frenatura idraulica di ritorno, rendendo la forcella più lenta nella fase di ritorno

Ruotando il registro in senso antiorario si riduce la frenatura idraulica di ritorno, rendendo la forcella più reattiva nella fase di ritorno

66 VF2 | 66 VF2 LT

Registro in compressione con regolazione esterna - Stelo sinistro (Non presente nella versione con opzione + ETA)

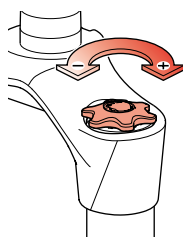
Ruotando il registro in senso orario si aumenta la frenatura idraulica in compressione

Ruotando il registro in senso antiorario si riduce la frenatura idraulica in compressione

66 SL	66 RC2X	66 Light

Registro in compressione con regolazione esterna cartuccia RC2 - Stelo destro

Ruotando il registro in senso orario si aumenta la frenatura idraulica in compressione

Ruotando il registro in senso antiorario si riduce la frenatura idraulica in compressione

66 RC2X

Registro in compressione sul finecorsa cartuccia X - Stelo sinistro

Ruotando il registro in senso orario si aumenta la frenatura idraulica in compressione sul finecorsa

Ruotando il registro in senso antiorario si riduce la frenatura idraulica in compressione sul finecorsa

66 Light	66 VF2

ETA - Stelo sinistro
(Solo per versione con opzione + ETA)

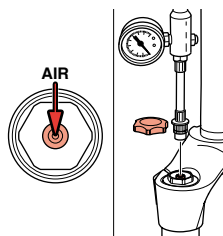
Ruotando il pomello in senso orario si attiva il funzionamento della cartuccia ETA

Ruotando il pomello in senso antiorario si ripristina il normale funzionamento della sospensione

Peso del ciclista	Kg	55 ÷ 70	70 ÷ 80	80 ÷ 95	95 ÷ 110+
	lbs	120 ÷ 155	155 ÷ 180	180 ÷ 210	210 ÷ 220+
Pressione aria positiva	bar	2.00 ÷ 2.75	2.40 ÷ 3.10	2.90 ÷ 3.80	3.60 ÷ 4.50
	psi	30 ÷ 40	35 ÷ 45	42 ÷ 52	52 ÷ 65
Pressione aria negativa	bar	5.00 ÷ 15.00			
	psi	73 ÷ 217			
Pressione aria PAR	bar	0 ÷ 2.00			
	psi	0 ÷ 30			
Pressione aria di precarico	bar	0 ÷ 1.00			
	psi	0 ÷ 15			

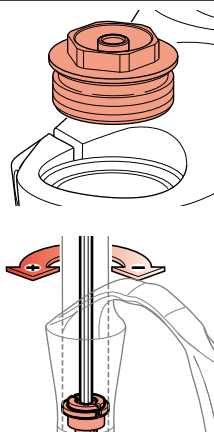
Tabella 16 - Dirt Jumper

Dirt Jumper			
	Dirt Jumper I	Dirt Jumper II	**Dirt Jumper III**
Diametro steli	ø 32mm		
Corse disponibili	80 mm - 100 mm		
Tipo attacco ruota	Perno passante a ø 20 mm	Perno passante a ø 20 mm	Standard (Perno passante a ø 20 mm in opzione)
Massima dimensione Disco	XC INTL STD 6” (L’installazione del disco da 8” è consentita con adattatore specifico che deve essere fornito dal costruttore dell’impianto frenante)		
Tipo predisposizione freno V-brake	No		
Massima dimensione ruota	2.8” x 26”		

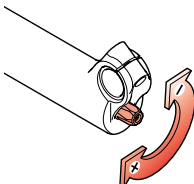
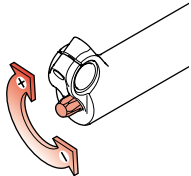
Dirt Jumper I | **Dirt Jumper II** | **Dirt Jumper III**

Precarico molla con aria - Entrambi gli steli

Rimuovere il tappo di protezione

Avvitare a fondo il raccordo della pompa sulla valvola e pompare aria fino a raggiungere la pressione desiderata. Montare il tappo di protezione

Dirt Jumper III

Registro in estensione con regolazione interna - Stelo destro

Aiutandosi con un piccolo cacciaspine scaricare completamente la pressione dello stelo destro. Svitare completamente e rimuovere il tappo di chiusura , con la chiave a bussola da 21 mm.
Inserire all'interno del tubo portante una chiave a “T” da 12 mm, avendo cura di centrare lo scasso del registro.
Ruotando il registro in senso antiorario si aumenta la frenatura idraulica di ritorno, rendendo la forcella più lenta nella fase di ritorno.
Ruotando il registro in senso orario si riduce la frenatura idraulica di ritorno, rendendo la forcella più reattiva nella fase di ritorno.
Ad operazione ultimata rimontare il tappo di protezione e serrarlo alla coppia prescritta. Ripristinare la pressione aria consigliata

MZ034

Dirt Jumper I	Dirt Jumper II

Registro in estensione con regolazione esterna - Stelo destro

Ruotando il registro in senso orario si aumenta la frenatura idraulica di ritorno, rendendo la forcella più lenta nella fase di ritorno

Ruotando il registro in senso antiorario si riduce la frenatura idraulica di ritorno, rendendo la forcella più reattiva nella fase di ritorno

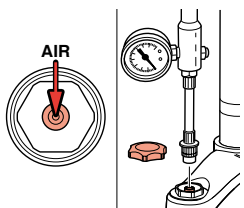
Dirt Jumper I

Registro in compressione con regolazione esterna - Stelo sinistro

Ruotando il registro in senso orario si aumenta la frenatura idraulica in compressione

Ruotando il registro in senso antiorario si riduce la frenatura idraulica in compressione

Peso del ciclista	Kg	55 ÷ 110+
	lbs	120 ÷ 220+
Pressione aria di precarico	bar	0 ÷ 1.00
	psi	0 ÷ 15

Tabella 17 - *D-Street 24”*

D-Street 24”	
Diametro steli	ø 32mm
Corse disponibili	80 mm
Tipo attacco ruota	Perno passante a ø 20 mm
Massima dimensione Disco	XC INTL STD 6” (L’installazione del disco da 8” è consentita con adattatore specifico che deve essere fornito dal costruttore dell’impianto frenante)
Tipo predisposizione freno V-brake	Predisposizione rimovibile
Massima dimensione ruota	2.5” x 24”

D-Street 24”

Precarico molla con aria - Entrambi gli steli

Rimuovere il tappo di protezione

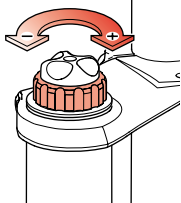
Avvitare a fondo il raccordo della pompa sulla valvola e pompare aria fino a raggiungere la pressione desiderata.

Montare il tappo di protezione

Peso del ciclista	Kg	55 ÷ 110+
	lbs	120 ÷ 220+
Pressione aria di precarico	bar	0 ÷ 1.00
	psi	0 ÷ 15

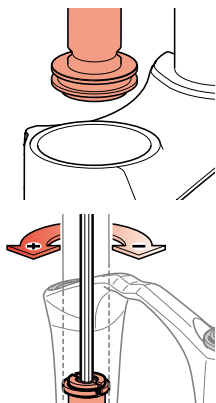
Tabella 18 - *888*

888	
888 RC2X - 888 RC2 - 888 VF2 - 888 VF	
Diametro steli	ø 35 mm
Corse disponibili	170 mm - 200 mm
Tipo attacco ruota	Perno passante a ø 20 mm
Massima dimensione Disco	XC INTL STD 6” (L’installazione del disco da 8” è consentita con adattatore specifico che deve essere fornito dal costruttore dell’impianto frenante)
Tipo predisposizione freno V-brake	No
Massima dimensione ruota	2.8” x 26”

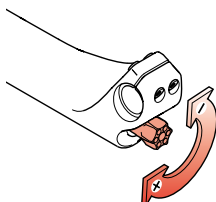
888 RC2X **888 RC2**

Precarico molla con registro esterno - Entrambi gli steli (RC2X)
Precarico molla con registro esterno - Stelo destro (RC2)

Ruotando il pomello di registro in senso orario, si incrementa il valore di precarico e si riduce il volume aria all'interno dello stelo

Ruotando il pomello di registro in senso antiorario, si riduce il valore di precarico e si aumentata il volume aria all'interno dello stelo

888 VF

Registro in estensione con regolazione interna - Stelo destro

Svitare completamente e rimuovere il tappo di chiusura , con la chiave a bussola da 26 mm.
Inserire all'interno del tubo portante una chiave a brugola da 3 mm, avendo cura di centrare lo scasso del registro.
Ruotando il registro in senso antiorario si aumenta la frenatura idraulica di ritorno, rendendo la forcella più lenta nella fase di ritorno.
Ruotando il registro in senso orario si riduce la frenatura idraulica di ritorno, rendendo la forcella più reattiva nella fase di ritorno.
Ad operazione ultimata rimontare il tappo di protezione e serrarlo alla coppia prescritta. Ripristinare la pressione aria consigliata

888 VF2

Registro in estensione con regolazione esterna - Stelo destro

Ruotando il registro in senso orario si aumenta la frenatura idraulica di ritorno, rendendo la forcella più lenta nella fase di ritorno

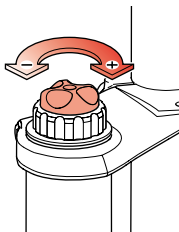
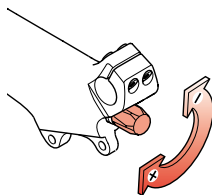
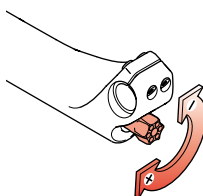
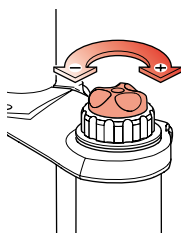
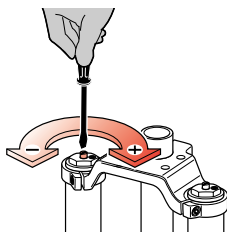
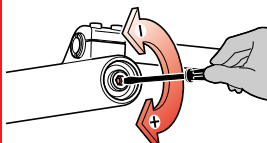
Ruotando il registro in senso antiorario si riduce la frenatura idraulica di ritorno, rendendo la forcella più reattiva nella fase di ritorno.

888 RC2X	888 RC2
	Registro in estensione con regolazione esterna cartuccia RC2 - Stelo destro Ruotando il registro in senso orario si aumenta la frenatura idraulica di ritorno, rendendo la forcella più lenta nella fase di ritorno. Ruotando il registro in senso antiorario si riduce la frenatura idraulica di ritorno, rendendo la forcella più reattiva nella fase di ritorno

888 VF2	
	Registro in compressione con regolazione esterna - Stelo sinistro Ruotando il registro in senso orario si aumenta la frenatura idraulica in compressione. Ruotando il registro in senso antiorario si riduce la frenatura idraulica in compressione

888 RC2X	888 RC2
	Registro in compressione con regolazione esterna cartuccia RC2 - Stelo destro Ruotando il registro in senso orario si aumenta la frenatura idraulica in compressione Ruotando il registro in senso antiorario si riduce la frenatura idraulica in compressione

888 RC2X	
	Registro in compressione sul finecorsa cartuccia X - Stelo sinistro Ruotando il registro in senso orario si aumenta la frenatura idraulica in compressione sul finecorsa. Ruotando il registro in senso antiorario si riduce la frenatura idraulica in compressione sul finecorsa

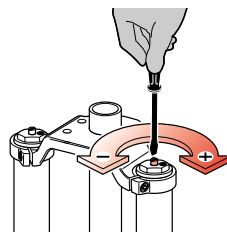
***Tabella 19 -** Monster*

Monster	
Diametro steli	ø 40 mm
Corse disponibili	200 mm
Tipo attacco ruota	Perno passante a ø 20 mm
Massima dimensione Disco	Post Mount 8”
Tipo predisposizione freno V-brake	No
Massima dimensione ruota	3.0” x 26”

Registro in estensione con regolazione esterna cartuccia HSCV Stelo destro

Ruotando, servendosi di un cacciavite, il registro in senso orario si aumenta la frenatura idraulica di ritorno, rendendo la forcella più lenta nella fase di ritorno

Ruotando, servendosi di un cacciavite, il registro in senso antiorario si riduce la frenatura idraulica di ritorno, rendendo la forcella più reattiva nella fase di ritorno

Registro in compressione con regolazione esterna cartuccia HSCV Stelo destro

Ruotando, servendosi di un cacciavite, il registro in senso orario si aumenta la frenatura idraulica in compressione, riducendo a parità di sollecitazione la corsa compiuta dalla forcella.

Ruotando, servendosi di un cacciavite, il registro in senso antiorario si riduce la frenatura idraulica in compressione, rendendo la forcella più cedevole di fronte alle asperità del terreno

Registro in compressione sul finecorsa cartuccia HSCV - Stelo sinistro

Ruotando, servendosi di un cacciavite, il registro in senso orario si aumenta la frenatura idraulica in compressione sul finecorsa

Ruotando, servendosi di un cacciavite, il registro in senso antiorario si riduce la frenatura idraulica in compressione sul finecorsa.

__Tabella 20 -__ Junior T

Junior T	
Diametro steli	ø 32 mm
Corse disponibili	170 mm
Tipo attacco ruota	Standard (Perno passante a ø 20 mm in opzione)
Massima dimensione Disco	XC INTL STD 6” (L’installazione del disco da 8” è consentita con adattatore specifico che deve essere fornito dal costruttore dell’impianto frenante)
Tipo predisposizione freno V-brake	No
Massima dimensione ruota	2.8” x 26”

Precarico molla con registro esterno - Entrambi gli steli

Ruotando il pomello di registro in senso orario, si incrementa il valore di precarico

Ruotando il pomello di registro in senso antiorario, si riduce il valore di precarico

__Tabella 21 -__ Coppie di serraggio

Particolari da serrare	Coppie di serraggio (Nm)
Perni bloccaggio V-brake	9 ± 1
Tappi superiori forcella	10 ± 1
Vite spurgo aria (Monster)	2 ± 0,5
Viti bloccaggio pomelli di registro	2 ± 0,5
Viti di fondo bloccaggio cartucce (Monster)	25 ± 1
Dadi di fondo bloccaggio pompanti / cartucce	10 ± 1
Viti fissaggio base di sterzo (888, Junior T)	6 ± 1
Viti fissaggio base di sterzo (Monster, Dirt Jumper)	10 ± 1
Viti fissaggio parafango	6 ± 1
Viti fissaggio supporto manubrio (Monster, Junior T)	10 ± 1
Viti fissaggio supporto manubrio (888)	6 ± 1
Viti fissaggio testa di sterzo (888, Junior T)	6 ± 1
Viti fissaggio testa di sterzo (Monster)	10 ± 1
Viti perno ruota	15 ± 1
Viti a brugola bloccaggio perni ruota	6 ± 1
Viti a brugola bloccaggio perni ruota (Monster)	10 ± 1

7 GARANZIA

7.1 GARANZIA PER I PAESI DELL'UNIONE EUROPEA

I Sistemi di Sospensione Marzocchi nuovi sono garantiti esenti da difetti di conformità originali per la durata di 2 (due) anni decorrenti dalla data di acquisto, conformemente a quanto disposto dalla direttiva europea 99/44/EC.
Costituisce prova della data di decorrenza della garanzia, lo scontrino di acquisto o l'eventuale certificato di garanzia allegato al prodotto, timbrato e datata dal Rivenditore Marzocchi.
Nel caso in cui un difetto di conformità si manifestasse entro il suddetto periodo, il Cliente dovrà consegnare il prodotto al Rivenditore Marzocchi dal quale lo aveva acquistato, descrivendogli il difetto e le ragioni della richiesta di intervento in garanzia.
Il Rivenditore provvederà ad avvisare il Cliente allorquando il prodotto sia stato riparato o sostituito.

1. **ESCLUSIONI:** La presente garanzia non copre le non conformità successive all'acquisto, quale quelle causate da incidenti, modifiche, negligenza, uso incorretto o improprio od abuso, mancata esecuzione di una ragionevole ed adeguata manutenzione, montaggio incorretto, riparazioni non eseguite correttamente o sostituzione di parti ed accessori non conformi alle specifiche fornite da Marzocchi S.p.A., modifiche non consigliate od approvate per iscritto da Marzocchi S.p.A., svolgimento di attività quali virtuosismi acrobatici, salti acrobatici, arrampicate, gare, uso commerciale, uso competitivo, uso in parchi di mountain biking o BMX, uso su percorsi BMX e/o normale usura e deterioramento derivante dall'utilizzo del sistema di sospensione. La presente garanzia non copre, non costituendo casi di non conformità originale, la normale usura di componenti e sostanze soggette a decadimento durante l'utilizzo, quali olio, anelli di tenuta, raschiapolvere e boccole di scorrimento.
   La presente garanzia decade inoltre nel caso in cui il sistema di sospensione venga montato su biciclette destinate al noleggio. La presente garanzia verrà invalidata automaticamente nel caso in cui il numero di serie del Sistema di Sospensione Marzocchi venga modificato, cancellato, reso illeggibile o comunque manomesso.
   Infine la presente garanzia non vale per i Sistemi di Sospensione Marzocchi venduti usati, in tal caso la garanzia dovrà essere offerta dal rivenditore del prodotto usato con esclusione di ogni responsabilità, anche indiretta, a carico della Marzocchi Spa.

2. **LIMITE TERRITORIALE:** La presente garanzia è valida per i prodotti acquistati in uno dei Paesi dell'Unione europea, eccezion fatta per i prodotti acquistati nell'UE, ma utilizzati negli USA, per i quali si rimanda alla parte chiamata "garanzia resto del mondo – USA compresi". E' possibile che in alcuni Paesi dell'UE vigano norme imperative che regolano la garanzia dei beni di consumo in modo parzialmente diverso da quanto stabilito nella presente garanzia: in tal caso le norme imperative nazionali prevarranno sulle norme previste dalla presente garanzia.

 ATTENZIONE

Installare, riparare ed utilizzare il Sistema di Sospensione Marzocchi in assoluta conformità con le indicazioni contenute nel suo "Manuale di istruzioni".

7.2 GARANZIA PER IL RESTO DEL MONDO - USA COMPRESI

Nel caso in cui vengano riscontrati difetti di materiale o lavorazione su uno qualsiasi dei componenti del Sistema di Sospensione Marzocchi entro i termini stabiliti dalla presente Garanzia Limitata Biennale (di seguito “Garanzia”), Marzocchi S.p.A., a propria discrezione, provvederà alla riparazione o sostituzione gratuita del componente difettoso entro trenta (30) giorni dal ricevimento dello stesso da parte di un rivenditore autorizzato Marzocchi (Marzocchi USA per gli Stati Uniti d'America), trasporto prepagato, unitamente alla fattura di vendita originale od altro documento attestante la data di acquisto.

1. ESCLUSIONI:

La presente garanzia non copre danni derivanti da incidenti, modifiche, negligenza, uso incorretto o improprio od abuso, mancata esecuzione di una razionale ed adeguata manutenzione, montaggio incorretto, riparazioni non eseguite correttamente o sostituzione di parti ed accessori non conformi alle specifiche fornite da Marzocchi S.p.A., modifiche non consigliate od approvate per iscritto da Marzocchi S.p.A., svolgimento di attività quali virtuosismi acrobatici, salti acrobatici, arrampicate, gare, uso commerciale, uso per competizioni, uso in parchi per mountain-biking o BMX, uso su percorsi BMX e/o normale usura e deterioramento derivante dall’utilizzo del sistema di sospensione. La presente garanzia non copre articoli soggetti a normale usura derivante dall’uso del sistema sospensione quali, a titolo esemplificativo, olio, tenute, raschiapolvere e boccole. Occorre pertanto verificare (o far verificare dal proprio rivenditore) il loro stato al momento dell’acquisto del sistema di sospensione in quanto solo in questo momento è possibile sostituire tali parti. La presente garanzia decade inoltre nel caso in cui il sistema di sospensione venga montato su biciclette destinate al noleggio salvo previa autorizzazione scritta di Marzocchi S.p.A. per tale uso. La presente garanzia non copre eventuali spese sostenute per il trasporto del sistema di sospensione Marzocchi a/da un rivenditore autorizzato Marzocchi (Marzocchi USA per gli Stati Uniti d'America), costi di manodopera sostenuti per rimuovere dal mezzo il Sistema di Sospensione Marzocchi o indennizzi per mancato utilizzo del Sistema di Sospensione Marzocchi durante il periodo di riparazione. La presente garanzia verrà invalidata automaticamente nel caso in cui il numero di serie del Sistema di Sospensione Marzocchi venga modificato, cancellato, reso illeggibile o comunque manomesso.

2. ACQUIRENTE:

La presente garanzia viene concessa da Marzocchi S.p.A. unicamente all’acquirente originale del Sistema di Sospensione Marzocchi e non si estende a terzi. I diritti spettanti all’acquirente originale ai sensi della presente garanzia non possano essere ceduti.

3. DURATA:

La presente garanzia decorre dalla data di acquisto e resta in vigore per un periodo di due (2) anni dalla data di acquisto iniziale. Sulle parti sostituite viene riconosciuta una garanzia di sei (6) mesi.

4. PROCEDURA:

Nel caso in cui venga riscontrato un difetto coperto dalla presente garanzia, l’acquirente dovrà contattare il Rivenditore autorizzato o un centro di assistenza Marzocchi (Marzocchi USA per gli Stati Uniti d'America).

5. CONTRATTO INDIVISIBILE:

La presente garanzia annulla e sostituisce tutte le garanzie implicite od esplicite, dichiarazioni o impegni assunti in precedenza e costituisce l’intero accordo tra le parti con riferimento alla garanzia del Sistema di Sospensione Marzocchi. È espressamente esclusa qualsiasi garanzia implicita od esplicita non contenuta nel presente documento.

6. DANNI.

Salvo quanto espressamente dalla presente garanzia, Marzocchi S.p.A.. **NON SARÁ RESPONSABILE PER EVENTUALI DANNI INCIDENTALI O INDIRETTI DERIVANTI DALL'USO DEL SISTEMA DI SOSPENSIONE O RECLAMI IN VIRTÙ DEL PRESENTE ACCORDO, SIA CHE IL RECLAMO SIA RIFERITO AL CONTRATTO, AD ILLECITO OD ALTRO**. Le dichiarazioni di garanzia sopra menzionate sono esclusive e sostituiscono qualsiasi altro rimedio. Alcuni stati non permettono l'esclusione o la limitazione di danni incidentali ed indiretti, per cui la limitazione od esclusione di cui sopra potrebbe non essere rilevante.

7. RINUNCIA:

EVENTUALI GARANZIE IMPLICITE DI COMMERCIABILITÀ OD IDONEITÀ AD UN PARTICOLARE USO E TUTTE LE GARANZIE IMPLICITE DERIVANTI DA TRATTATIVE, CONSUETUDINI COMMERCIALI, PER STATUTO OD ALTRO SONO STRETTAMENTE LIMITATE AI TERMINI DELLA PRESENTE GARANZIA SCRITTA. La presente garanzia costituirà l'unico ed esclusivo rimedio dell'acquirente relativamente al presente acquisto. In caso di una presunta violazione di qualsiasi garanzia od azione legale intentata dall'acquirente per una presunta negligenza od altro comportamento illecito da parte di Marzocchi S.p.A., il solo ed esclusivo rimedio dell'acquirente sarà costituito dalla riparazione o sostituzione dei materiali risultanti difettosi, sulla base di quanto precedentemente stabilito. Nessun rivenditore o agente o dipendente di Marzocchi S.p.A. è autorizzato ad apportare variazioni, estensioni od ampliamenti alla presente garanzia.

8. AVVERTENZA:

Installare, riparare ed utilizzare il Sistema di Sospensione Marzocchi in assoluta conformità con le indicazioni contenute nel "Manuale di istruzioni".

9. ALTRI DIRITTI:

La presente garanzia garantisce all'acquirente specifici diritti legali; eventuali altri diritti possono variare a seconda dello stato di appartenenza (solo per gli USA).

10. LEGGE APPLICABILE:

Qualsiasi controversia relativa al presente accordo o derivante dall'uso del Sistema di Sospensione Marzocchi sarà regolata dalle leggi Italiane, presso il Foro di Bologna, Italia.

Distributori e centri assistenza MARZOCCHI

EUROPE

COUNTRY	COMPANY
AUSTRIA	**TRENDSPORT GmbH** Südtirolerstr., 1 - A6911 LOCHAU – Austria Contact: Mr. Klaus Froeis Tel.: +43 (0)5574 47147 • Fax: +43 (0)5574 52334 Info@trendsport.co.at
BELGIUM THE NETHERLANDS LUXEMBURG	**AUGUSTA BENELUX BV** Roosveltstraat 46 – NL 2321 BM LEIDEN – The Netherlands Contact: Mr. Koeman • Tel. +31 (0) 71 5791580 • Fax +31 (0) 71 5323201 Marzocchi@augustabenelux.nl
CZECH REPUBLIC SLOVAKIA	**ANTONIN BARTONICEK** Skladova 20 – 32600 PLZEN – Czech Republic Tel.: +420 (0)377 240 501 • Fax: +420 (0)377 448 548 bartonicek@mbox.vol.cz
DENMARK	**TOKIND** Nydamsvej 49 - DK-8362 - Hoerning Tel.: +45 8636 7800 • Fax: +45 8636 7377 Contact: Claus Hilmar E-mail: info@tokind.dk • www.tokind.dk
FINLAND	**OY DUELL BIKE-CENTER AB** Porraskuja 3, - 01740 VANTAA – Finland Contact: Jussi Laurikainen Tel.: +358 (0)6 322 7500 • Fax: +358 (0)6 322 2231 info@duellbike.fi • www.duellbike.fi
FRANCE	**PHILAMY S.A.** 1384, Parc Industriel Saint-Maurice - F 04100 Manosque – France Contact: Derrick Coetzer Tel. +33 (0) 4 92 70 97 00 • Fax: +33 (0) 4 92 72 60 70 Info@philamy.com • www.philamy.com
GERMANY	**COSMIC SPORTS GmbH** Ipsheimerstr. 15-17 - D-90431 NÜRNBERG – Germany Tel. +49 911 31 07 55 0 • Fax: +49 911 3107 55 55 Info@cosmicsports.de • www.cosmicsports.de
ITALY	**LARM SPA** Via Cà dell'Orbo, 36 – 40055 Villanova di Castenaso (BOLOGNA) - Italy Tel. +39 0516053460 • Fax +39 0516053411 Sales@larm.it
OFFICIAL DISTRIBUTOR ALSO FOR: ALBANIA – TURKEY – BULGARIA – ROMANIA – MOLDAVIA – UKRAINE – BELARUS –RUSSIA – ASIA	
NORWAY	**SPORTPARTNER AS** POSTBOKS 555, BERGEN 5884 – Norway Tel. +47 55 50 6464 • Fax +47 55 50 6465 post@sportpartner.no • www.sportpartner.no
POLAND	**F.H. GREGORIO** 43-450 USTRO - ul.3 Maja 24° Poland Tel./ Fax: +48 (0) 338544802 gregorio@post.pl • www.gregorio.pl

MZ034

PORTUGAL	**TAVARES & TIMMERMANS, Lda. Bike Center** Condomínio Industrial de Alcolombal – Estrada de Alcolombal, Armazém 1 2705-833 TERRUGEM-SINTRA – Portugal Contact: Hans Timmermans Tel. +351 (0)21 961 06 21 • Fax +351 (0)21 961 06 38 bikecenter@mail.telepac.pt • www.bikecenter-pt.com
SLOVENIA	**CULT d.o.o.** Trzaska 77 1370 LOGATEC - Slovenia Tel: +386 1 754 10 30 • Fax: +386 1 750 92 39
OFFICIAL DISTRIBUTOR ALSO FOR: CROATIA, SERBIA, MONTENEGRO, BOSNIA HERZEGOVINA, MACEDONIA	
SPAIN	**TEAM BIKE S.L.** Elche Parque Industrial c/ Juan de la Cierva, 87 03203 Torrellano-Elche Alicante Spain Contact : Simon Tel.: +34 965 68 35 34 • Fax: +34 965 68 05 10 Info@teambike.es
SWEDEN	**TOKIND** Nydamsvej 49 DK-8362 Hoerning - Denmark Contact: Claes Rehn Tel. : +45 8636 7800 • Fax: +45 8636 7377 info@tokind.se • www.tokind.se
SWITZERLAND LIECHTENSTEIN	**INTERCYCLE** Prufundmatte 3 – CH-6210 SURSEE – Switzerland Tel.: +41 (0)41 9266511 • Fax: +41 (0)41 9266352 Info@intercycle.com (www.intercycle.com
UNITED KINGDOM IRELAND	***SOLENT UK Ltd***. t/a Windwave Unit D2- D3 – Heritage Business Park – Heritage Way - GOSPORT Hants PO12 4BG - UK Tel. +44 (0)23 92521912 • Fax +44 (0)23 92522625 Office@windwave.co.uk • www.windwave.co.uk

OTHER COUNTRIES

COUNTRY	COMPANY
AUSTRALIA NEW ZEALAND	**GROUPE SPORTIF PTY. LTD.** 27 Ceylon Street, NUNAWADING 3131, Victoria – Australia Tel.: +61 3 9888 9882 • Fax: +61 3 9888 9902 help@groupesportif.com • www.groupesportif.com
BRAZIL	**PLINIO CURI IMP. EXP.LTDS** Rwa Pamplona 8185 Andar - 01405-030 SAO PAOLO – Brasil Tel.: +55 11 2510633 • Fax: +55 11 2515069 pcuri@ibm.net
CANADA	**NORCO PRODUCTS LTD.** 1465 Kebet Way - PORT COQUITLAM, B.C. V3C 6L3 - Canada Tel.: +1 604 552 2930 • Fax: +1 604 552 2948 Sales@norco.com • www.norco.com
ISRAEL	**CYCLE TRADING COMPANY LTD.** Hapardes Rd. - RISHPON, Israel Tel.: +972 9 9513010 • Fax: +972 9 9509783 sales@ctc.co.il • www.ctc.co.il
KOREA	**FOURS** 69-6 Jeongja-Dong Bundang-Gu Seongnam-Si, KYONGGI-DO, Korea Tel.: +82 (0)31 719 6520/21 • Fax: +82 (0)31 719 6519
PHILIPPINES	**FAREN ENTERPRISES** #59_E Bansalangin St., Project 7 - 1105 Quezon City – Philippines Tel. +632 372 2541 • Fax +632 372 2311 hansgee@mydestiny.net
SINGAPORE	**CAPPA TRADING PTE. LTD.** 85 Kaki Bukit Avenue , Shun Li Industrial Park SINGAPORE 417955 - Singapore Tel.: +65 8415151 • Fax: +65 8425133 cappa@pacific.net.sg
OFFICIAL DISTRIBUTOR ALSO FOR: MALAYSIA - INDONESIA - BRUNEI – THAILAND	